Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag 4 Uhr Nachmittags.

Nr. 41. Freitag, den 27. Mai 1892. Jahrgang I.

Pränumerationspreise: Für Wien: ohne Zustellung ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl., „ „ mit Zustellung ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Sitzungen des Gemeinderathes.

Dienstag, den 31. Mai 1892, 1/2 5 Uhr Nachmittags.

Freitag, den 3. Juni 1892, 1/2 5 Uhr Nachmittags.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 23. Mai 1892 unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Dr. Joh. Nep. Prix und des Vice-Bürgermeisters Dr. Albert Richter.

Bürgermeister Dr. Prix: Die Sitzung ist eröffnet.

1. Herr Gem.-Rath Erndt hat einen Urlaub von vier Wochen angetreten.

2. Herr Gem.-Rath Grünbeck ersucht um einen Urlaub vom 1. Juni bis 31. Juli l. J. — Die Herren, welche zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Einverstanden.

3. Herr Gem.-Rath Kreindl ist durch Unwohlsein verhindert, zu erscheinen.

4. Herr Hirschler hat anlässlich seiner Civiltrauung 50 fl. für die Armen erlegt. — Wird dankend zur Kenntnis genommen.

5. Ich habe eine Interpellation des Herrn Gem.-Rathes Matzenauer zu beantworten. Der Herr Gemeinderath hat deshalb interpelliert, weil am Schottenring in der Front des Mölkerhofes ein Theil des Grundes eingeplankt wird, und verlangt, die nöthige Abhilfe zu treffen.

Nach den gepflogenen Erhebungen habe ich die Ehre, zu erwidern, dass dieser Grund sowohl im bücherlichen als im physischen Besitze des Stadterweiterungsfondes infolge eines Beschlusses des Gemeinderathes vom 19. November 1890 sich befindet (Rufe: Hört!), daher diese Einplankung berechtigt erscheint. — Ich bitte, die Einläufe zu verlesen.

Schriftführer Gem.-Rath Schrenckh (verliest nachstehende Einläufe):

6. Zuschrift der Organisations-Commission für den V. internationalen Binnenschiffahrts-Congress in Paris im Jahre 1892.

Herr Bürgermeister!

Wir beehren uns, Ihnen eine Anzahl Druckschriften, welche auf den in Paris im Monate Juli l. J. stattfindenden V. internationalen Binnenschiffahrts-Congress Bezug nehmen, zu übermitteln.

Wir haben nicht vergessen, welchen großen Antheil die Stadt Wien an der Organisation des II. internationalen Binnenschiffahrts-Congresses im Jahre 1886 genommen hat, und viele von uns erinnern sich noch mit Vergnügen der Gastfreundschaft, mit welcher sie in der Capitale Österreichs aufgenommen wurden.

Desgleichen wäre es uns sehr erwünscht und würden wir uns sehr geehrt fühlen, die Stadt Wien auf dem Congresse in Paris durch Delegierte vertreten zu sehen und ist es Gegenstand des vorliegenden Schreibens, um deren Designierung zu ersuchen.

Genehmigen Herr Bürgermeister ꝛc.

Bürgermeister: Ich glaube, die Herren werden einverstanden sein, dass die Stadt Wien sich durch einen oder zwei Delegierte hieran betheiligt (Zustimmung), und die Herren werden vielleicht auch einverstanden sein, wenn die Wahl der Delegierten dem Bürgermeister überlassen wird. (Rufe: Einverstanden!) Ich werde natürlich auf Freiwillige Rücksicht nehmen.

Schriftführer Gem.-Rath Schrenckh (liest):

7. Anfrage des **Gem.-Rathes Grünbeck** an den Herrn Bürgermeister:

Da die Erbauung eines neuen Schulhauses im XVII. Bezirke Hernals auf den Bauplätzen der Union-Baugesellschaft in der Schmerlinggasse vom Magistrat als auch vom Stadtbauamt besonders wegen der großen Anzahl von 20 Spätunterrichtsclassen befürwortet und als sehr dringend nothwendig bezeichnet und dafür im Präliminare eingesetzt wurde, erlaube ich mir an den Herrn Bürgermeister die Anfrage zu stellen:

Ob er nicht geneigt wäre, diese Vorlage der großen Dringlichkeit halber ehestens dem Gemeinderathe zur Beschlussfassung vorzulegen, damit noch in diesem Sommer mit dem Baue begonnen werden kann.

Bürgermeister: Ich werde die Angelegenheit beschleunigen. Wir schreiten zur Tagesordnung. Ich ersuche den Herrn Gem.-Rath Wurm, das Referat bezüglich der Projecte über die Wiener Verkehrsanlagen zu erstatten und ersuche auch den Herrn Baudirector, beim Referententische Platz zu nehmem.

(Gem.-Rath Wurm und Baudirector Berger treten zum Referententisch.)

S. Referent Gem.-Rath Wurm: Meine Herren! Nur um der Form zu genügen, nenne ich auch heute die Zahl, es ist 2915, Beilage Nr. 69. Es handelt sich um die Beurtheilung jener Pläne, welche demnächst Gegenstand der Tracenrevision sein werden und sich auf die Stadtbahn beziehen. Es sind dies drei Linien, welche von der hohen Regierung zur Vorlage gebracht worden sind, und zwar drei Linien als Hauptbahnen, welche von der Generalinspection der Staatsbahnen ausgearbeitet wurden und drei als Localbahnen, welche im Einvernehmen mit der Generalinspection seitens der Dampftramway-Unternehmung Krauß ausgearbeitet wurden. Diese Hauptlinien, welche von der hohen Regierung vorgelegt werden, sind die Vorortelinie, die Gürtellinie und die Donaustadtlinie. Die Locallinien, welche zu begutachten vorgelegt werden, sind die Wienthallinie, die Donaucanallinie und die innere Ringlinie. Für die Ringlinie sind zwei Alternativlinien vorgelegt, eine über die Lastenstraße, die andere über den Ring. Die Pläne, welche hier vorliegen, sind in einer weit ausführlicheren Weise ausgearbeitet, als es für die Tracenrevision nothwendig wäre. Für die Tracenrevision würden bloß schematische Linien genügen. Allein hier sehen Sie Details, welche die Nivelletten und die Ausführung, mit einem Wort alle Constructionen derart genau wiedergeben, dass es nothwendig sein wird, dass wir vorläufig unsern Standpunkt ganz klar präcisieren, damit nicht nachträglich vielleicht Missverständnisse platzgreifen. Es ist dies sehr nothwendig, denn es könnte später der Fall sein, dass man darauf hinweist: Wir hätten ja alles gesehen, konnten darüber urtheilen, haben uns nicht geäußert und man könnte diese Nichtäußerung vielleicht als eine Zustimmung zu einer Menge Details in der Construction hinnehmen, was jedenfalls sehr bedenklich wäre. Wir constatieren also, dass wir es wohl dankbar anerkennen, dass die Pläne so im Detail ausgeführt sind, aber wir müssen sagen, dass wir gleichzeitig unmöglich gelegentlich der Tracenrevision auch die Zustimmung zu allen Details geben können, welche erst der politischen Begehung vorbehalten sein müssen. Trotzdem aber ist es sehr angezeigt, dass wir heute schon unsere Wünsche und Forderungen in informatorischer Beziehung bekanntgeben, damit seinerzeit, wenn die verschiedenen Pläne genau ausgearbeitet werden, welche zur Grundlage der politischen Begehung dienen sollen, in diesen Plänen unsere Wünsche und Forderungen berücksichtigt werden. Ich glaube, dass dadurch das ganze Verfahren wesentlich vereinfacht werden kann und dass man auch das Entgegenkommen bethätigen wird, unsere gerechtfertigten Wünsche schon in jenen Plänen zum Ausdrucke zu bringen, welche vorgelegt werden müssen, um die politische Begehung der Strecke möglich zu machen. Diese Pläne, welche gegenwärtig vorliegen, bedeuten schon einen sehr großen Fortschritt gegen jene Pläne, welche ursprünglich von der Regierung der Enquête vorgelegt wurden. In jenen Plänen, welche von der Regierung zuerst vorgelegt wurden, waren die nothwendigsten Anschlüsse vernachlässigt. Es war ein Unterschied zwischen Haupt- und Localbahnen in einer Weise gemacht, welche die Wichtigkeit der Localbahnen ganz unverhältnismäßig herabgedrückt hätte. Die Vertretung der Gemeinde in der Enquête war damals schon bemüht, den Charakter der Localbahnen so nahe wie möglich dem der Hauptbahnen zu bringen, und es sind wichtige Zugeständnisse gemacht worden, hauptsächlich in Bezug auf die lichte Höhe des Profils. Es ist jetzt bei den Localbahnen eine Profilhöhe zugestanden, welche wahrscheinlich alsbald Profilhöhe für alle Hauptbahnen in Österreich und Deutschland sein wird, nämlich eine Profilhöhe von 4·4 m. Ursprünglich hat es geheißen, die Profilhöhe wird schwanken zwischen 4 und 4·8 m. Es war also Gefahr vorhanden, dass wir uns vielleicht mit Profilhöhen begnügen müssen, welche nicht viel 4 m übersteigen. Diese Befürchtung ist jetzt endgiltig beseitigt.

Eine Stadtbahn, welche überhaupt ihren Zweck erfüllen soll, muss mit allen Anschlussbahnen in entsprechender Verbindung stehen. Es ist nicht genügend, wie die Regierung ursprünglich gesagt hat, dass nur Hauptbahnen in directe Schienenverbindung mit den Anschlussbahnen gebracht werden müssen und nur auf Hauptbahnen die Verkehrsmittel übergehen. Es müssen nothwendig auch alle Localbahnen mit den Anschlussbahnen in Verbindung stehen und untereinander in eine solche Verbindung gebracht werden, dass der Verkehr nach allen Richtungen leicht bewerkstelligt werden kann. Diese Grundbedingung war, wie ich bereits erwähnt habe, in den ersten Projecten, die uns vorgelegt wurden, sehr vernachlässigt. Es hat geheißen beispielsweise: Die Wienthallinie fängt zunächst des Westbahnhofes an und führt hinab gegen den Prater. In dem Worte „zunächst" liegt schon ausgedrückt, dass keine Verbindung geplant war. Sogar wichtige Hauptlinien, z. B. die Gürtellinie, waren geplant von der Franz Josefsbahn zur Verbindungsbahn über den Gürtel mit Berührung des Westbahnhofes.

Es war also auch nicht deutlich ausgesprochen, dass diese Hauptlinie an diesem Platze mit der Westbahn in Verbindung stehen soll. Die Verbindung der einzelnen Linien untereinander war sehr mangelhaft. Ich weise auf die innere Ringlinie hin. Diese Linie, welche sich einerseits an die Wienthallinie und andererseits an die Donaucanallinie anschließt, war speciell bei dem Anschlusse an die Wienthallinie in eine höchst mangelhafte Verbindung gebracht. Es war dort kein Delta geplant, sondern nur eine einzige Curve, welche es ermöglicht hätte, in der Richtung vom Prater längs des Wienthales bis zum Getreidemarkt und dann auf die Lastenstraße zu kommen. Die sehr wichtige Curve nach außen, dass man von dem Getreidemarkt auf die Wienthallinie hätte fahren können, hat gänzlich gemangelt. Es wäre nothwendig gewesen, dass jedesmal die Züge, welche hinaus geleitet werden sollen, vom Getreidemarkt gegen das Polytechnicum, und dort verkehrt weiter gegen die Westbahn zu hätten fahren müssen. Solche Erschwernisse des Verkehres wären also in höchstem Grade bedenklich. Aber auch wichtige Knotenpunkte waren sehr vernachlässigt. Ich weise auf das Hauptzollamt hin. Das Hauptzollamt ist doch ein so wichtiger Knotenpunkt, von welchem aus man nach allen Richtungen unbehindert fahren können sollte. Hier war geplant, dass die Donaucanallinie in einem sehr tiefen Einschnitte zwischen dem Damme der Verbindungsbahn und dem Invalidenhause münden sollte, ohne dass die Verbindung mit den übrigen Bahnlinien zu bewerkstelligen gewesen wäre. Es ist doch sehr wichtig, dass man von diesem Punkte aus nach allen Seiten fahren kann, und das kann nur

dadurch erreicht werden, wenn wirklich alle Einmündungslinien in eine Ebene gelegt werden, durch Wechsel zu verbinden sind, so dass man nach allen beliebigen Richtungen wechseln kann. Das ist nun erreicht. Diese Bedenken wurden von allen Vertretern in der Enquête lebhaft betont, und von Seite der Regierung wurden auch Zugeständnisse gemacht, aber diese Zugeständnisse waren damals sehr verclausuliert; es hat immer geheißen: „im Falle der Nothwendigkeit", „wenn sich das Bedürfnis herausstellen sollte", „wird eventuell anzustreben sein", lauter Redensarten, die man gebraucht, wenn man nicht „ja" sagen will, und doch unmöglich „nein" sagen kann. Wir waren daher nicht befriedigt, und ich habe mir erlaubt, seinerzeit im Stadtrathe Anträge zu stellen, welche die Herren unter Z. 197 des Jahres 1891 unter b 1 finden können. In diesen Anträgen wurde gefordert, dass eben alle diese Anschlüsse hergestellt und die Verbindungen ermöglicht werden. Diese Anträge wurden sowohl vom Stadtrathe, vom Gemeinderathe, als auch vom Landtag angenommen, und wie sich die Herren überzeugen können, sind sie auch seitens der Regierung insoferne angenommen, als in dem vorliegenden Projecte alle diese Anschlüsse enthalten sind.

Nun beginnt die Wienthallinie, von der es geheißen hat, sie wäre in der Nähe des Westbahnhofes anzulegen — wie damals gefordert wurde, bei Hütteldorf —, so dass ein continuierlicher Verkehr auf derselben vom Praterstern bis Hütteldorf stattfinden kann. Es ist dies nicht ein Verkehr nach Hütteldorf, sondern ein Verkehr auf der Localstrecke der Westbahn überhaupt. Alle unsere Bahnen, welche in Wien einmünden und hauptsächlich das Localbedürfnis befriedigen sollen, sind Kopfstationen, die immerwährend bei größerem Verkehre verstopft sind, so dass jenes Publicum, welches keine Neigung hat, seine Körperkräfte anzuwenden, immer mehr und mehr sich vom Vergnügen abschrecken lässt, diese Bahnen zu benützen; es muss immer Polizei und Gendarmerie aufgewendet werden, um nur leidlich die Ordnung aufrecht zu erhalten, und es ist geradezu zu verwundern, dass nicht öfter sich Katastrophen ereignen, wie sie sich leider schon ereignet haben. Darum ist es absolut nothwendig, dass nicht nur zur Westbahn, sondern auch zur Südbahn solche Anschlüsse geschaffen werden, dass der Localverkehr direct übergeleitet und die unglücklichen Kopfstationen entlastet werden. Durch eine solche Eintheilung lässt sich der Verkehr bewältigen. Früher scheint man in der Leitung der Staatsbahnen nicht dieser Ansicht gewesen zu sein; man hat gefürchtet, dass durch den Entgang des Localverkehres von Hütteldorf nach Wien die Bahn in ihrem Erträgnisse geschädigt werden könnte.

Jetzt scheint man anderer Ansicht zu sein und ist daher auch zuvorkommender. Es ist ja ganz richtig: Durch diese Trennung des Localverkehres auf kurzen Strecken kann der Verkehr auf den längeren Strecken viel intensiver betrieben werden, der Verkehr kann sich vergrößern, wenn die Möglichkeit geboten ist, dass die Verstopfung der Kopfstationen entfällt. Wie sehr sich der Verkehr überhaupt heben kann, beweist, was in anderen Städten geleistet wird. Hier verkehren höchstens 50 Züge nach jeder Richtung, in Berlin auf der Wansee-Bahn zwischen Berlin und Potsdam 118 Züge in jeder Richtung. Wenn wir also hier eine Theilung des Verkehres haben, die unglücklichen Kopfstationen eliminieren, wird der Localverkehr wesentlich gehoben werden, und es werden sich auch die Staatsbahnen nicht zu beklagen haben, dass ihnen irgend etwas entgeht. Wir könnten nun, insofern als es das Verkehrsbedürfnis anbelangt, mit dem bisherigen, wenn auch nicht zufrieden sein, so doch uns insofern beruhigt geben, dass das noch Fehlende in dieser Beziehung ergänzt werden wird.

Eine Stadtbahn ist aber nicht bloß vom eisenbahntechnischen Standpunkte zu betrachten, eine Stadtbahn muss auch berücksichtigen die ästhetischen Anforderungen, sie muss berücksichtigen die Annehmlichkeit der Wohnverhältnisse, den öffentlichen Straßenverkehr, mit einem Worte, sie muss Rücksicht nehmen auf die Schönheit, auf den Wert, auf den öffentlichen Verkehr jener Stadttheile, welche sie durchzieht. Eine Stadtbahn ist ein wesentliches Element der Ausbildung und des Ausbaues der Stadt überhaupt und darf nur immer in diesem Sinne aufgefasst werden. Darum ist es nothwendig, dass wir mit aller Energie dagegen opponieren, wenn einzelne Theile der Stadt in einer Weise verunstaltet werden sollen, wie es nicht nothwendig ist. (Zustimmung.)

Wenn wir nun auf das einzelne übergehen, so müssen wir uns vor allem gegenwärtig halten, dass wir auch eine große Reserve uns auferlegen müssen, weil es nach einer anderen Richtung noch sehr gefährlich wäre, wenn das, was wir heute hier aussprechen, als etwas ganz Definitives aufgefasst werden sollte. In den Punkten 7 und 8 des von uns acceptierten Programmes heißt es ganz ausdrücklich, dass die Projectsaufstellung der zukünftigen Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorbehalten bleiben soll. Diesen Standpunkt müssen wir einhalten im wohlverstandenen Interesse der Gemeinde, und wenn wir heute überhaupt unser Gutachten abgeben, so müssen wir das immer nur in dieser reservierten Absicht thun, dass dadurch den Beschlüssen der Commission nicht vorgegriffen werde.

In diesem Sinne sind nun die Anträge des Stadtrathes zu nehmen, welche die Herren in Händen haben. Diese ganze Beschlussfassung war durch das Drängen der Zeit eine so außerordentlich rasche, dass es leider nicht möglich war, selbst die Druckforte, die ich in Händen habe, genau zu corrigieren, und werde ich mir erlauben, wenn ich die einzelnen Anträge zur Verlesung bringe, dann jene Punkte, welche einer Correctur bedürfen, besonders zu erwähnen. Die Herren werden es begreiflich finden, wenn vor allem der erste allgemeine Antrag vom Stadtrath aufgestellt wird, welcher die Verwahrung in sich schließt, der Commission nicht vorzugreifen. Dieser Antrag lautet (liest):

Die Gemeinde Wien verweist bei dem Eingehen auf die Begutachtung des vorliegenden Projectes auf die Bestimmung der Art. VII und VIII des Programmes, nach welcher die einheitliche Leitung der Project-Aufstellung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien" zusteht und gibt ihr Gutachten nur unter der Verwahrung ab, dass dadurch der definitiven Project-Aufstellung durch die obige Commission in keiner Weise präjudiciert werde.

Bürgermeister: Ich würde mir erlauben, für die weitere Debatte folgenden Vorschlag zu machen: Von einer eigentlichen General-Debatte wäre Umgang zu nehmen und es wäre dasjenige, was mehr allgemeiner Natur ist, bei Punkt 1 „Allgemeiner Antrag" vorzubringen. (Zustimmung.) Dann würde ich bitten, dass der Herr Referent die einzelnen Punkte der übrigen Anträge liest, und die geehrten Herren werden die Güte haben, ihre Ausführungen an die einzelnen Punkte anzuknüpfen. Dadurch ist, glaube ich, Gelegenheit geboten, dass die geehrten Herren das, was sie vorzubringen haben, vorbringen können. Sind die geehrten Herren

mit diesem Vorgange einverstanden? (Rufe: Ja!) Das ist also angenommen. Gegenstand der Debatte ist der allgemeine Antrag I.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich halte diesen allgemeinen Antrag für sehr wichtig. Wir dürfen uns heute bezüglich einzelner Detailfragen durchaus nicht präjudicieren, und ich möchte bitten, dass Sie im Antrag hinzufügen, dass sie sich auf die allgemeinen Vorschriften, resp. auf die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, §. 3, drittletzter Absatz beziehen. Darin ist bestimmt, dass die Aufgabe der Tracenrevision darin besteht, die die neue Bahn und die Lage der Stationen bezüglichen administrativen, commerciellen und ökonomischen Rücksichten, wie auch die Interessen der etwaigen erworbenen Rechte der bestehenden Transportanstalten zu prüfen und zu erörtern &c. Ich möchte bitten, dass dieser Paragraph im ersten Absatz Beziehung findet, weil wir uns mit Bezug auf die Punkte 7 und 8 des Programmes vorbehalten müssen, die einzelnen Projecte nachträglich zu genehmigen, resp. dass dieselben seitens der Commission festgestellt werden.

Ich möchte Sie also bitten, dass die Verordnung hier angezogen werde, nämlich die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, §. 3.

Referent: Ich bin ganz damit einverstanden, wenn dieser Paragraph citiert wird, glaube aber, dass es zweckmäßiger wäre, ihn bei Punkt 2 zu citieren. Bei Punkt 1 wollen wir nur ausdrücklich sagen, dass wir unser Gutachten mit der Reserve abgeben, dass den Beschlüssen der Commission dadurch nicht vorgegriffen werde.

Im Punkt 2 sagen wir dann, dass wir überhaupt gelegentlich der Tracenrevision unsere Meinung über die Änderung der Trace abgeben werden und dass wir alles Spätere der Begehungs-Commission überlassen, wo dann ein fertiges Project vorliegt. Ich möchte also nicht glauben, dass es zweckmäßig wäre, diesen Zusatz-Antrag bei Punkt 1 anzunehmen, sondern es wäre vielleicht zweckmäßiger, ihn in irgend einer Form bei Punkt 2 zum Ausdruck zu bringen.

Bürgermeister: Würden Herr Gem.-Rath v. Stummer damit einverstanden sein?

Gem.-Rath v. Stummer: Ja natürlich, ich glaube nur, dass es bei Punkt 1 sich besser einfügt.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Meine Herren! Bevor ich eine Bemerkung in dieser Angelegenheit mache, glaube ich vorausschicken zu müssen, dass ich hoffe, dass der gesammte Gemeinderath in der Frage der Anlage dieser Bahnen gleichmäßig vorgehen wird, und dass Majorität und Minorität bestrebt sein werden, gleichmäßig jedes Unheil von der Stadt Wien abzuwenden. (Beifall.) Ich bin überzeugt, dass jeder von Ihnen die Folgen kennt, welche eine schlechte Bahnanlage für einen Bezirk nach sich ziehen kann und wenn einer der Herren vielleicht noch nicht in der Lage sein sollte, hievon Kenntnis zu haben, so empfehle ich ihm, einen kleinen Spaziergang auf die Landstraße zu machen und sich anzusehen, in welcher Weise dieser Bezirk durch die derzeitig bestehende Verbindungsbahn und die Wien-Aspangbahn in seiner Entwicklung gehemmt ist. Ich lade ihn weiters ein, wenn er auf die Südbahn geht, nicht zu schnell zu gehen, sondern sich das Mauerwerk anzusehen, welches den X. Bezirk vom V. Bezirk trennt.

Wenn ein Mitglied des Gemeinderathes sich diese beiden Objecte besichtigt hat, wird es zur Überzeugung kommen, dass es die heiligste Pflicht eines jeden ist, ähnliche Bahnanlagen unter jeder Bedingung zu vermeiden. Er wird zur Überzeugung kommen, dass man es sich, bevor man zu einer solchen Verunstaltung der Stadt seine Zustimmung gibt, nicht einmal, sondern hundertmal überlegen und genau prüfen muss, ob die Opfer, welche gebracht werden, wirklich übereinstimmen mit dem Erfolge, der eventuell dadurch erzielt wird.

Nachdem ich dies vorausgeschickt, begrüße ich den Antrag I des Stadtrathes auf das wärmste. Ich hätte gewünscht, dass dieser Antrag in viel schärferen Ausdrücken gefasst worden wäre; ich stehe nämlich nicht an, hier in öffentlicher Gemeinderaths-Sitzung zu sagen, dass das Vorgehen der Regierung im vorliegenden Falle ein — man kann nicht sagen gesetzwidriges — aber ein solches ist, welches mit der eigenen Vorlage der Regierung im Landtage und mit der jetzigen Regierungsvorlage im Reichsrath und mit den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses in directem und unheilbarem Widerspruche steht.

Das Programm, meine Herren, ist, wie Sie wissen, von Mitgliedern sämmtlicher Betheiligten, von Mitgliedern des Gemeinderathes, beziehungsweise vom Herrn Bürgermeister, von Mitgliedern des Landesausschusses und der Regierung vereinbart worden. Dieses Programm ist eine Art Vertrag und man hat es Ihnen hier im Gemeinderathe erklärt, von diesem Programme darf auch nicht ein Jota gestrichen werden. Ich erinnere Sie daran, man hat auch im Landtage erklärt, von dem Programme darf nicht ein Jota gestrichen werden; wir waren gezwungen, wichtige Bedenken, die wir hatten, in die Form von Wünschen zu kleiden, und waren gezwungen, die vitalsten Interessen mancher Bezirke hintanzusetzen und uns zu sagen, vielleicht geschieht es, wenn wir den Wunsch aussprechen.

Das hat man uns gesagt und die Regierung selbst ist es, welche bereits zum zweitenmale vom klaren Wortlaute des Programmes abgewichen ist. Der erste Fall betrifft die Intercalarzinsen bezüglich des Beitrages zur Wienfluss-Regulierung. Es hat mir der Herr Bürgermeister mitgetheilt, dass verkündet wird, ich hätte im Parlamente gesagt, es würde die Gemeinde Wien den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses nachgeben. Meine Herren, ich bin nie so unvorsichtig, eine derartige Äußerung zu machen, im Gegentheil habe ich ausdrücklich erklärt, die Gemeinde Wien werde ihr Äußerstes daran setzen, um ihr Recht zu bekommen, werde ihr Äußerstes daran setzen deshalb, weil die derzeit vorliegenden Pläne für die Ausführung der Stadtbahn solche sind, dass man sich sagen muss, dass sie geradezu ein Verbrechen gegen die Schönheit, ein Verbrechen gegen die Verkehrsentwicklung unserer Stadt (Rufe: Sehr richtig!) bedeuten; das habe ich erklärt kurz und bündig, und ich hoffe, dass der Wiener Gemeinderath in seiner Gesammtheit dieser Erklärung beistimmen werde. Ich glaube, dass in dieser Frage kein Unterschied zwischen Liberalen und Antiliberalen existieren wird, sondern dass jeder, der nur ein Herz für Wien hat, mit aller Entschiedenheit gegen derlei Dinge aufzutreten entschlossen sein wird.

Der zweite Fall ist folgender. Es steht im Programm, wie Sie hier in II ausdrücklich erwähnt haben, deutlich, dass die Projectaufstellung eine Aufgabe ist, welche der Commission für Verkehrsanlagen zukomme. Das steht im Programme, das ist vom Gemeinderathe, vom Landtage und vom Abgeordnetenhause genehmigt worden. Nun, was heißt Projectaufstellung? Die Herren, welche mit Eisenbahnen zu thun haben, werden mir bestätigen,

dass die Projectaufstellung aus zwei Theilen besteht. Es wird zuerst das sogenannte generelle Project gemacht und dann kommen die Detailprojecte. Das, was uns hier vorliegt, ist ein Mischmasch, bei dem, aufrichtig gesagt, man sich nicht auskennt. Es hat den Anschein eines generellen Projectes, zugleich aber auch Bestimmungen, welche nicht in ein generelles Project, sondern in das Detailproject gehören. Unter Project versteht man auch die Feststellung der Trace, das ist Aufgabe der neu zu bildenden Commission für Verkehrsanlagen, und daher ist der ganze Vorgang der Regierung dem Programme und den bisherigen Beschlüssen des Gemeinderathes und Landtages widersprechend.

Ich habe mich für verpflichtet gehalten, das hier in schärferen Worten zu sagen und ich hätte nur gewünscht, dass das auch in dem Antrage I in schärferen Worten gesagt worden wäre, damit die Herren wissen, dass wir gewillt sind, mit uns nicht spielen zu lassen. Es muss der Regierung klar werden, dass wir Wiener nicht gewillt sind, für diese Schnakerlbahn, d. h. für die Verlängerung der Krauß'schen Dampftramway die schönsten Anlagen unserer Stadt zu opfern, die schönsten Straßen preiszugeben. Das werden wir nie und nimmer thun.

Ich glaube aber, es ist zweckmäßig, wenn der Punkt 1 mit voller Einstimmigkeit zum Beschlusse erhoben wird. Ich ersuche aber auch den Herrn Bürgermeister, über diesen Punkt durch Aufstehen von den Plätzen abstimmen zu lassen, damit bekundet werde, dass wir alle entschlossen sind, ein Recht, das uns nach dem Programme zusteht, mit Entschiedenheit zu vertheidigen und zu wahren. (Lebhafter Beifall.)

Referent: Ich muss meiner aufrichtigen Freude Ausdruck geben, dass auch von Seite der Opposition in so männlicher Weise in dieser Frage aufgetreten wird, wenn sie erklärt, es solle da keine Minorität und keine Majorität geben, wir sollen einig sein, um die Stadt Wien vor einer Verletzung zu schützen und die Bahn so auszubilden, wie es nothwendig sein wird für die Zukunft. Mit großer Freude begrüße ich es, dass die Opposition mit uns vollkommen übereinstimmt und fest vorgehen wird.

Bürgermeister: Wünscht noch jemand das Wort? (Ist nicht der Fall.) Die Debatte ist geschlossen. Ich bringe den Antrag des Stadtrathes zur Abstimmung. Derselbe lautet (liest):

Die Gemeinde Wien verweist bei dem Eingehen auf die Begutachtung des vorliegenden Projectes auf die Bestimmung der Artikel VII und VIII des Programmes, nach welcher die einheitliche Leitung der Project-Aufstellung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien" zusteht und gibt ihr Gutachten nur unter der Verwahrung ab, dass dadurch der definitiven Project-Aufstellung durch die obige Commission in keiner Weise präjudiciert werde.

Jene Herren, welche dem Antrage zustimmen, bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) (Nach einer Pause.) Einstimmig angenommen. (Beifall.)

Referent: Die allgemeinen Anträge, welche sich auf sämmtliche Projecte beziehen, welche Sie unter II verzeichnet finden, sind in der Absicht verfasst, dass eben die Stadtbahn in der Weise auszuführen sei, wie ich eingangs erwähnt habe, nämlich als integrierender Theil des Ausbaues der Stadt, und in diesen Anträgen sind auch alle Rechte der Gemeinde soweit gewahrt, als es der Stadtrath für nothwendig befunden hat. Diese Anträge gliedern sich nun in vier Punkte. Punkt 1 lautet:

Nachdem in den vorliegenden Projectplänen über die Wiener Verkehrsanlagen nicht nur die beabsichtigten Tracenführungen der Stadtbahnen verzeichnet, sondern auch die Bahnnivelletten im Längenprofile, die beabsichtigte Constructionsweise der Bahnkörper, der Bahnstationen und Haltestellen mit den zugehörigen Objecten verzeichnet sind, und angegeben ist, in welcher Weise städtische Objecte verlegt werden wollen, und nachdem es sich im gegenwärtigen Stadium der Verhandlung nur um die Feststellung der Bahntracen handelt — ich bitte, ich lese gleich das corrigierte — sei seitens der Gemeinde ausdrücklich hervorzuheben, dass die Beurtheilung der Bahnanlagen hinsichtlich der Lage der Bahnnivellette, dann in constructiver und ästhetischer Beziehung sowie hinsichtlich der Art der Umlegung oder Reconstruction der städtischen Objecte (Gebäude, Canäle, Wasserleitungen 2c.) der politischen Begehung der Bahnanlagen vorbehalten bleiben müsse.

Bürgermeister: Das Wort hat Herr Gem.-Rath Stiaßny.

Gem.-Rath Stiaßny: Hochgeehrte Herren! Durch den Beschluss des Gemeinderathes, dass eine General-Debatte zu entfallen hat, sind wohl diejenigen Redner, welche gesonnen sind, über das Project im allgemeinen zu sprechen, nach meinem Dafürhalten genöthigt, bei diesem zweiten Punkte das Wort zu ergreifen, und werde ich daher meine allgemeinen Bemerkungen mit Zustimmung des Herrn Bürgermeisters bei diesem Anlasse vorbringen. In das Gefühl der Befriedigung, meine hochgeehrten Herren, dass wir den ersten Schritt zur Verwirklichung eines von uns allen lang gehegten Wunsches, die Erbauung einer Stadtbahn, begehen, mischt sich — und es ist dies von dem früheren Redner in kräftiger und energischer Weise hervorgehoben worden — das Gefühl der Bitterkeit und Besorgnis. Zahlreiche von den Einzelnheiten der Tracenführungen stellen sich geradezu als Versündigung des guten Geschmackes und des guten Aussehens der Stadt Wien dar. (Rufe: Sehr richtig!) Offene Einschnitte, Erddämmungen, Stützmauern, sind gewiss dazu angethan, das Bild der Stadt dauernd und in abscheulicherweise zu verunstalten und die Verbindung in vielen wichtigen Punkten der Stadt bleibend zu unterbinden und zu hemmen.

Diese Fehler sind aber nicht solche, dass sie nicht beseitigt werden können und für die Richtigkeit dieser meiner Behauptung zeugen die Vorschläge, welche von Seite des Bauamtes und des Magistrates vorgelegt worden sind; Vorschläge, welchen im wesentlichen sich der Referent des Gemeinderathes auch angeschlossen hat, und in der That sehen wir an Stelle dieser von mir genannten häßlichen Constructionen weitaus gefälligere und den Verkehr der Stadt nicht behindernde, wir sehen eiserne und gemauerte Viaducte an Stelle von Dämmen und Stützmauern und wir sehen gedeckte Einschnitte, leider auch noch immer gedeckte Einschnitte dort, wo früher beabsichtigt war, offene Einschnitte durch die belebtesten Stadttheile zu führen. Ich muss daher die Vorschläge, wie sie uns von Seite des Stadtrathes gemacht worden sind, als eine wesentliche Verbesserung der Vorlagen der Regierung bezeichnen.

Der Schwerpunkt der Action des Gemeinderathes wird aber — und darüber geben Sie sich keiner Täuschung hin — nicht in den Berathungen und Beschlussfassungen liegen, die Sie heute und an den darauffolgenden Tagen hier im Gemeinderathe pflegen werden, der Schwerpunkt der Action wird in dem Auftreten ihrer

Delegierten in der Verkehrscommission liegen, und ich setze voraus, dass die Männer, welche Sie in die Verkehrs-Commission entsenden werden, energische, thatkräftige, unterrichtete Männer sein werden, welche die ähnlichen und einschlägigen Einrichtungen in allen Großstädten kennen, und welche insbesonders an den Fehlern, welche in anderen Städten begangen worden sind, lernen und trachten werden, diese Fehler in Wien zu vermeiden. (Bravo! rechts.)

Unter diesem Gesichtspunkt erscheinen mir fast die zahlreichen Anträge, welche uns vom Stadtbauamte und in Übereinstimmung mit ihm auch vom Herrn Referenten vorgeschlagen worden sind, als zu sehr ins Detail eingehend; aber ich möchte hier einen Satz des Altmeisters Goethe citieren: „Alles ist nothwendig und nützlich". Ich bin also auch mit diesen detaillierten Anträgen einverstanden. Was mir aber als höchst unnöthig und durchaus nicht nützlich und zweckmäßig erscheint, das ist der Antrag, welcher von Seite des Bauamtes und des Herrn Referenten über die Führung einer der Hauptlinien, nämlich der Donaustadtlinie, gestellt wurde.

Ich bedauere, dass wir nicht im Besitze eines sehr übersichtlichen, schon aus großer Entfernung leicht wahrnehmbaren und für unsere Zwecke sehr geeigneten Planes uns befinden, welchen ich heute vormittags bei einer Sitzung der Donauregulierungs-Commission beim Herrn Statthalter gesehen habe. Ich möchte mir erlauben, die Aufmerksamkeit des Herrn Stadtbaudirectors auf diesen Plan zu lenken, den ich allerdings erst heute vormittags gesehen habe — wenn ich nicht irre, ist er bei Freytag erschienen oder von Freytag verfasst —, eines Planes, welcher uns in übersichtlicher Weise das ganze Gemeindegebiet und die wichtigsten Tracenführungen darstellen würde. Ich glaube, dass, wenn der Herr Baudirector auf diese Anregung eingehen würde, der ganze Gemeinderath mir sehr dankbar sein würde, dass er ein so übersichtliches Bild dessen habe, womit wir uns beschäftigen.

Um nun auf die Donaustadtlinie zurückzukommen, so möchte ich bemerken, dass wir im Gemeinderath uns seit Jahren bestreben, einen Verkehr in die und in der Donaustadt herbeizuführen, dass von Seite eines — wie ich bemerke, abwesenden — Collegen im Gemeinderathe wiederholte Bemühungen gemacht worden sind, einen Personenverkehr in der Donaustadt zu veranstalten, dass sich die Donauregulierungs-Commission seit Jahren abmüht, um von dem Handelsministerium die Einführung eines solchen Personenverkehres zu erlangen. Nun wird thatsächlich von Seite der Regierung, und zwar im Regierungsprogramme eine Donaustadtlinie vorgeschlagen, welche eine directe Verbindung . . . (Bürgermeister gibt das Glockenzeichen) — ich werde nicht in die Details eingehen, Herr Bürgermeister — der Hauptbahn mit der Donauuferbahn herbeiführt. Das ist nun hier nicht der Fall, und ich behalte mir daher vor, bei der Donaustadtlinie einen diesbezüglichen Antrag einzubringen.

Bürgermeister: Darf ich bitten, das bei der Berathung über die Donaustadtlinie vorzubringen!

Gem.-Rath Stiaßny (fortfahrend): Ich habe das nur aus dem Grunde hier vorgebracht, weil mir die Angelegenheit von so großer Wichtigkeit zu sein scheint, dass ich schon in der General-Debatte auf diesen wesentlichen und, wie ich bekenne, einzigen Mangel der Referenten-Anträge hinweisen wollte. Im übrigen aber erkläre ich mich mit den Anträgen, welche der Herr Referent namens des Stadtrathes gestellt hat, einverstanden. (Beifall rechts.)

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich möchte mir zuerst die Anfrage erlauben, ob die Debatte so getheilt wird, dass hier bei Punkt 2 über jeden einzelnen der Punkte 1, 2, 3 und 4 besonders gesprochen wird.

Bürgermeister: Gewiss!

Gem.-Rath Rosenstingl: Dann bin ich so gut wie nicht vorgemerkt, denn ich habe nur zu den Punkten 2 und 3 zu sprechen.

Bürgermeister: Wünscht noch jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Dann erkläre ich die Debatte für geschlossen.

Referent (Schlusswort): Es ist keine Einwendung gemacht worden gegen Punkt 1. Der erste Herr Redner hat sehr richtige und wohl überlegte Bemerkungen gemacht über die Eindeckung und die Führung der Bahn als Viaduct, welche aber in einem späteren Punkte berücksichtigt sind, und bezüglich der Donauthallinie würde ich auch Gelegenheit nehmen, später darauf zurückzukommen. Ich will vorläufig nur betonen, dass der Stadtrath es als Pflicht gehalten hat, an einem Beschlusse festzuhalten, welchen der Gemeinderath gefasst hat.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung. Die Herren, welche dem Artikel II, 1 zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Zu diesem Artikel II hat Herr Gem.-Rath v. Stummer den Antrag gestellt „Es möge die Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, §. 3 über die Tracenrevision bezogen werden." Das wäre am einfachsten, wenn es nach dem Worte „handelt" in Klammer bezogen würde. Ich bitte die Herren, welche diesem Zusatz-Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ist ebenfalls angenommen.

Referent: Ich werde mir erlauben, den Punkt 2 wieder in corrigierter Form vorzulesen (liest):

„Es wird gefordert, dass bei der Bahnanlage darauf Rücksicht genommen werde, dass alle derzeit bestehenden Communicationen (Straßenzüge) aufrecht erhalten bleiben und dass auch in Zukunft nothwendige Communicationen anstandslos hergestellt werden können, sowie dass bei Einschnitten durchgehends eine Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahntracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden. Die offen projectierten Bahneinschnitte sind sonach, wenn es die öffentlichen Interessen erfordern, ohne Belastung der Gemeinde Wien jederzeit einzudecken."

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich freue mich sehr, dass der Herr Referent hier einige stilistische Änderungen vorgenommen hat, denn ich habe die Satzfügung hier früher ungeheuer zärtlich gefunden. Ich wenigstens befinde mich in gar keiner zärtlichen Stimmung gegen den Herrn Projectanten, und ich finde, dass der Gemeinderath auch gut thut, sich einer solchen Stimmung anzuschließen. Ich finde hier nur ein paar Worte, auf die ich Sie aufmerksam machen möchte; ich betrachte die ganze Geschichte sehr skeptisch, Sie verzeihen mir daher, wenn ich auf diese kleinen Worte einen Wert lege. Es heißt hier im Punkt 2 (liest):

„Es wird gefordert, dass die Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahntracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden können" und früher heißt es auch „werden kann". Nun, dieses Wort „können" hat eine zweifache Bedeutung; man

kann etwas und man kann etwas doch nicht, nämlich man kann etwas technisch, aber man kann es nicht finanziell und sagt dann, das soll ein anderer „können". Das ist für mich wertvoll, und Sie werden begreifen, dass diese Einwendung etwas berechtigt ist, wenn Sie den letzten Satz lesen, da heißt es: „Die offen projectierten Bahneinschnitte sind sonach, wenn es die öffentlichen Interessen erfordern, ohne Belastung der Gemeinde Wien jederzeit einzudecken." Das ist ganz richtig; dass die Gemeinde Wien jetzt schon dafür sorgt, dass diese offen gelassenen Einschnitte auf Kosten der Unternehmung eingedeckt werden; ich vermisse aber, dass dieser Satz sich ausdehnt auf die Durchlässe. Es heißt hier wohl, es soll das so gemacht werden, dass es gemacht werden kann. Die Herren werden, wenn wir einmal Durchlässe fordern, bei solchen Straßen, wo jetzt Durchlässe nicht gemacht worden sind, sagen: „Man kann es ja machen, macht es Euch, wenn Ihr es braucht, wir brauchen die Durchlässe nicht, wir werden so gut sein, es zu bewilligen." Vielleicht machen Sie auch Anstände, indem Sie sagen, der Verkehr wird gestört; denn das ist Thatsache, es ist auch richtig, dass, wenn die Bahn zwischen Futtermauern lauft in festem Terrain und doch durchgebrochen wird, wirklich der Bahnverkehr gestört wird.

Es müssen die Arbeiten unterbrochen werden u. s. w. wegen des Bahnbetriebes, und ich erinnere Sie nur an die jahrelangen Verhandlungen, die zwischen der Westbahn und den Bezirken Fünfhaus und Sechshaus u. s. f. nothwendig waren, um eine Brücke herzustellen, und den Löwenantheil für diese Brücke haben ja doch diese Bezirke zahlen müssen. Schließlich, nach jahrelangen Bemühungen, hat die Bahn nachgegeben, wo man doch geglaubt hätte, es wäre ganz selbstverständlich, dass die Bahn, welche diese Bezirke durchbrochen hat, wieder die Verbindung herstellen soll. Was man aber für selbstverständlich gehalten hat, war nicht selbstverständlich, und die Bezirke haben schwere Opfer bringen müssen, um diese Verbindung herzustellen.

Ich glaube, nach dem, was wir in den letzten Monaten erlebt haben, müssen wir alles skeptisch betrachten und uns verclausulieren, wo wir nur können. Das ist nothwendig auch bezüglich der Herren, die wir in die Verkehrs-Commission hineinschicken, damit die Herren dort sagen können: Ich kann das und das nicht ohneweiters bewilligen, hinter mir steht der Gemeinderath, der durchaus nicht so bewilligungslustig ist. Wir unterstützen damit auch jene Herren, die in die Verkehrs-Commission hineinkommen, wenn wir jetzt soviel als möglich Cautelen schaffen, dass wir nicht übers Ohr gehauen werden.

Ich möchte bitten, dass in diesen Text aufgenommen werde, dass die Construction so gemacht werde, dass jederzeit auch Durchlässe möglich sind und diese Durchlässe auf Kosten der Unternehmungen gemacht werden.

Das ist alles, was ich zu sagen habe.

Bürgermeister: Ich möchte diesen Antrag fixieren. Wenn ich den Herrn Redner recht verstanden habe, so wünscht er, dass in Zukunft die nothwendigen Communicationen und Durchlässe möglich sein sollen.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Dieser Punkt ist ein außerordentlich wichtiger, und zwar deswegen, weil wir durch denselben uns die Communicationen in Wien schützen wollen, und zwar sowohl für Menschen als auch für das Fuhrwerk. Ich werde Ihnen sogleich meinen Antrag sagen, damit Sie sehen, welcher Unterschied zwischen meiner Anschauung und der Anschauung des Stadtrathes, wenigstens den Worten nach besteht, weil ich glaube, dass wir sonst vollständig einig sein werden. Es heißt nämlich im Punkt 2: „und dass auch in Zukunft nothwendige Communicationen anstandslos hergestellt werden können". Im letzten Satze heißt es endlich: „Die offen projectierten Bahneinschnitte" — das wäre nach dem Antrage des unmittelbaren Herrn Vorredners zu ergänzen — „werden sonach, wenn es die öffentlichen Interessen erfordern . . ."

Ich frage mich nun: Wer hat zu entscheiden, ob eine Communication nothwendig ist und ob sie von den öffentlichen Interessen gefordert wird? Ich glaube, dass diese Entscheidung der Gemeinde obliegt. (Sehr richtig! links.) Aber das, meine Herren, muss ausdrücklich gesagt werden, damit wir dann nicht vielleicht später irgend einen Streit haben und dann die politische Behörde eventuell zu Gunsten der Bahn interveniert. Ich würde daher beantragen, dass es in der dritten Zeile heißen soll: „und dass auch in Zukunft die von der Gemeinde als nothwendig erkannten Communicationen . . . ." und dass es im letzten Satze heißen soll: „Die offen projectierten Bahneinschnitte, sowie die Durchlässe wären sonach auf Verlangen der Gemeinde und ohne Belastung derselben in Wien jederzeit auszuführen." Es sollen also im letzten Satze die Worte „wenn es die öffentlichen Interessen erfordern" gestrichen und an deren Stelle gesetzt werden: „auf Verlangen der Gemeinde".

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich ziehe meinen Antrag zu Gunsten des Antrages des Herrn Dr. Lueger, der ja dasselbe sagt, zurück. (Beifall links.)

Referent (Schlusswort): Ich schließe mich den Anträgen des Herrn Collegen Dr. Lueger insofern an, als er meint, dass es zweckmäßig sei, gleich zu präcisieren, wer überhaupt zu erklären hat, ob die öffentlichen Interessen geschädigt sind oder nicht. Andererseits will ich aber bemerken, dass die Stilisierung des Satzes 2 mit Bedacht so vorgenommen wurde, dass in einem Falle, nämlich, wenn bestehende Communicationen zu schützen sind, ganz präcis gefordert wird, dass es die Unternehmung auf eigene Kosten thut, während in einem anderen Falle, wenn es sich in Zukunft ergeben könnte, dass einmal Straßen projectiert werden, die heute noch nicht in Aussicht genommen sind, und mit einem Worte, ganz andere Verhältnisse herrschen, wir heute nur verlangen können, dass die Bahn so angelegt wird, dass man diese Constructionen machen kann. Ich glaube, dieser Unterschied wird nothwendig sein, denn wenn wir zuviel verlangen, laufen wir Gefahr, dass auch das Berechtigte nicht zugestanden wird. Ich möchte Sie daher bitten, den Antrag II so aufrecht zu erhalten, wie er ist, nur mit der Einschaltung „die von der Gemeinde als nothwendig erkannten" und im letzten Satz „auf Verlangen der Gemeinde."

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung, ich werde absatzweise abstimmen lassen.

Der Antrag des Stadtrathes lautet:

Es wird gefordert, dass bei der Bahnanlage darauf Rücksicht genommen wird, dass alle derzeit bestehenden Communicationen (Straßenzüge) aufrecht erhalten bleiben.

Dagegen ist eine Einwendung nicht erhoben worden; die Herren, welche diesem Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Und dass auch in Zukunft nothwendige Communicationen anstandslos hergestellt werden können. Hier ist ein Gegen-Antrag gestellt worden, dass es heißen soll: daß auch

in Zukunft die von der Gemeinde Wien als nothwendig erkannten Communicationen anstandslos hergestellt werden können." Jene Herren, welche diesem Gegen-Antrag zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Sowie dass bei Einschnitten durchgehends eine Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahn-Tracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden. Diejenigen Herren, welche diesem Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Die offen projectierten Bahneinschnitte sind sonach, wenn es die öffentlichen Interessen erfordern, ohne Belastung der Gemeinde Wien jederzeit einzudecken. Der Gegen-Antrag lautet: Die offen projectierten Bahneinschnitte sind jederzeit einzudecken und die Durchlässe jederzeit auszuführen, beides auf Verlangen der Gemeinde Wien und ohne deren Belastung. Diejenigen Herren, welche diesem Gegen-Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: Punkt 3. Endlich wird bedungen, dass in jenen Fällen, wo durch die Bahnführung der Straßenkörper in der Weise occupiert wird, dass hiedurch der Bau von dort bereits projectierten oder dort unumgänglich nothwendig auszuführenden Objecten (Flussregulierungen, Sammelcanäle, Leitungen 2c.) behindert erscheint, für den occupierten Grund durch die Unternehmung ein Ersatz zum Baue der besagten Objecte durch Einlösung nachbarlicher Gebäude und Gründe beschafft wird. Das ist sehr nothwendig, hauptsächlich mit Rücksicht auf die Wienfluss-Regulierung, weil es stellenweise vorkommen wird, dass wir gezwungen werden, ganze Reihen von Häusern einzulösen, die wir sonst nicht hätten einzulösen brauchen, wenn keine Bahn gebaut würde.

Die Bahn schiebt nämlich die zu regulierende Wien derart in die Häuserblöcke hinein, dass wir nur wegen der Bahn diese Häuser einlösen müssen.

Ein ähnliches kommt bei den Sammelcanälen nächst dem Donaucanale vor, wo uns auch die Bahn zum Häusereinlösen drängt.

Es ist daher dieser Punkt sehr nothwendig und ich bitte Sie, ihn anzunehmen.

Gem.-Rath Rosenstingl: Es ist vielleicht sehr kleinlich; ich möchte nur ein Wort ändern. Es heißt in der vierten Zeile (liest): „behindert erscheint, für den occupierten Grund durch die Unternehmung ein Ersatz zum Baue der besagten Objecte durch Einlösung nachbarlicher Gebäude und Gründe beschafft wird." — Es heißt also hier „ein Ersatz". Ich überlasse es den Herren Juristen, diese Dialectik weiter auszuführen. Ich glaube, wenn „ein Ersatz" geleistet werden soll, so ist damit nicht gesagt, dass das, was wir ausgeben, uns wieder rückbezahlt werde. Wenn aber gesagt wird, es muss „der Ersatz" geleistet werden, so muss alles rückgezahlt werden.

Gem.-Rath v. Stummer: Meine Herren! Hier ist der erste Punkt, wo ich bedauern muss, dass gleichzeitig mit der Vorlage dieses Generalprojectes nicht auch das Project der Wienregulierung und der Donaucanal-Regulierung vorliegt, denn nur auf Grund aller Projecte gemeinsam ist ein definitives Urtheil für die bestimmten Punkte über die Tracenführung der Bahn möglich Meine Herren, ich glaube auch, dass das Programm, von dem ein sehr geehrter Herr Vertreter gesagt hat, dass es ein Gesetz ist, wirklich ein Gesetz ist, und wenn es ein Gesetz ist, so wäre der Punkt 3 eigentlich nicht nöthig. Wir haben in dem Programm XIII einen Punkt 2, welcher lautet: „Es sollen nachstehende Begünstigungen von der Gemeinde Wien, beziehungsweise dem Lande und Staate gewährt werden: die unentgeltliche Benützung (Unterfahrung oder Übersetzung) öffentlicher Straßen (Ärarial-, Landes- und Gemeindestraßen), insoferne dadurch die Straße ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr nicht entzogen wird."

Das haben wir wirklich gethan. Im Punkt 4 b lautet es: „Hinsichtlich der Vertheilung der Kosten jener Anlagen, welche sowohl die Wienregulierung als die Bahnherstellung betreffen, hat nach Fertigstellung der Projecte eine genaue Auseinandersetzung in der Richtung stattzufinden, dass jede dieser beiden Unternehmungen nur mit jenen Kosten belastet wird, welche durch dieselben bedingt sind."

Mir scheint also darin das schon vollständig enthalten zu sein. Ich habe ja durchaus nichts dagegen, wenn dieser Punkt gewissermaßen repetiert wird. Ich bitte, dass Sie diese zwei Punkte jedenfalls anziehen und vielleicht in dem Sinne beginnen: „Wenn auch im Punkte XIII 2 die unentgeltliche Benützung der Straßen seitens der Gemeinde zugestanden wird, so muss das verlangt werden."

Rücksichtlich Punkt IV 6 hinsichtlich der Vertheilung der Kosten wird die Commission die Trennung der Kosten jener Arbeiten bestimmen, welche gemeinsam durchgeführt werden müssen. Es lassen sich die Kosten für gewisse Herstellungen absolut nicht trennen, das muss die Commission machen, das sind wir heute auch nicht in der Lage. Ich möchte dass Sie das wenigstens anziehen, weil es sonst den Anschein haben möchte, als ob wir einen Beschluss, welchen wir einmal gefasst haben, heute gewissermaßen negieren wollten. Ich möchte nicht, dass man anderenorts Mängel ausspräche, dass die Gemeinde heute diesen Beschluss wegen Benützung der Straßen durch einen indirecten Vorgang gewissermaßen zurückzieht. Wenn wir uns aber auf diesen zweiten Passus beziehen, so ist die Sache deutlich.

Referent: Ich möchte die Herren dringend bitten, dass Sie mit der Fassung, wie sie der Stadtrath vorschlägt, einverstanden sind. Der Punkt IV, Absatz 6 ist bezogen bei der Wienthallinie. Daher haben wir es als zweckmäßig gefunden, direct auf den Punkt hinzuweisen, conform dem Programme. Ich glaube aber, es hat eine größere Wirkung, wenn der Punkt allgemein gehalten und auf alle Fälle angewendet wird, welche eintreten können. Es können Wasserleitungsröhren oder Canäle umgelegt werden, so dass wir wirklich zur Demolierung von Häusern schreiten müssen. Es ist besser, als wenn man es beschränkt auf ein paar Punkte, woran man schon im Programme gedacht hat. Im Programme hat man nur an die Wienfluss-Regulierung gedacht, aber die anderen Punkte sind nicht besonders genannt. Darum ist es nothwendig, dass allgemeine Bedingungen aufgestellt werden und der Punkt in der vorliegenden Fassung gelassen wird.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Ich schließe mich dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl an, der den Antrag gestellt hat, dass statt „ein" Ersatz „der" Ersatz gesetzt werde. Ich möchte das nur näher dahin präcisieren, dass gesetzt werde: „der durch behördliche Schätzung zu erhebende volle Ersatz" u. s. w., weil durch die Bezeichnung „Ersatz" allein nicht genau ausgedrückt ist,

wie derselbe zu erheben ist. Es könnte dieser Ausdruck dann ebenso unbestimmt ausgelegt werden wie die Worte „ein" Ersatz, es wäre daher immerhin besser, wenn die von mir vorgeschlagene genaue Präcisierung angenommen würde.

Referent (zum Schlusswort): Die Herren können versichert sein, dass ich immer dafür bin, dass wir möglichst viel bekommen, aber ich glaube, es ist Gefahr dabei, wenn wir in einem Falle zuviel verlangen, dass wir uns compromittieren und in anderen Fällen dann darauf hingewiesen wird.

Ich glaube, die Fassung, die Collega Rosenstingl vorschlägt, dass statt „ein" Ersatz „der" Ersatz gesetzt werde, schützt uns vollkommen, die sonstigen gestellten Abänderungs-Anträge bitte ich daher abzulehnen; denn theils schwächen Sie damit den Antrag ab, theils bieten Sie eine Spitze, welche sich gegen uns selbst leicht kehren könnte.

Bürgermeister: Ich bitte jene Herren, welche dem Antrage des Referenten zustimmen mit dem Abänderungs-Antrage des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl, der dahin geht, dass es statt „ein" Ersatz „der" Ersatz heißen soll, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Es ist weiter ein Zusatz-Antrag von Seite des Herrn Gem.-Rathes Dr. Linke gestellt worden, dass es heißen soll: „Der durch behördliche Schätzung zu erhebende volle Ersatz". Jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause.) Abgelehnt.

Ferner ist der Antrag von Herrn Gem.-Rath Stummer gestellt worden, dass die Programmpunkte hier bezogen werden. Jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, bitte ich, die die Hand zu erheben. (Nach einer Pause.) Es ist die Minderheit. Der Antrag ist abgelehnt.

Referent: Wir schreiten weiter. Punkt 4 lautet:

In jenen Strecken, wo die Bahn im überdeckten Einschnitt geführt wird und ober derselben dermalen Gartenanlagen oder Alleen bestehen, ist anzustreben, dass die Construction der Eindeckung in einem Niveau hergestellt werde, welches es ermöglicht, eine genügend hohe Erdschichte darüber zu geben, damit neuerliche Anpflanzungen möglich sind. (Beifall.)

Ich glaube diesen Antrag nicht weiter begründen zu müssen.

Bürgermeister: Keine Einwendung. (Niemand meldet sich.) Der Antrag ist angenommen.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Mir ist mitgetheilt worden, dass alle Localbahnen in solcher Weise geplant sind, dass ein Übergang der Fahrbetriebsmittel von den Hauptbahnen auf die Localbahnen nicht möglich ist; es soll nämlich die Höhe von 4·4 m nicht hinreichend sein, um solche Übergänge zu bewerkstelligen, die Fahrbetriebsmittel, die Locomotiven gehen gewiss nicht hinüber.

Es ist uns hier vom Herrn Baudirector gesagt worden, dass die Hauptbahnen so construiert werden sollen, dass auch die Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen auf die Localbahnen übergehen können. Das hat gewiss auch eine Bedeutung, denn wenn Sie hier einsteigen und dann zehnmal herumkraxeln müssen, bis Sie ans Ziel kommen, dann haben Sie von der Localbahn, aufrichtig gesagt, nicht viel Vortheil. Ich will daher glauben, dass uns vielleicht der Herr Baudirector diesbezüglich Aufklärungen gibt, und sagt, ob es nicht zweckmäßiger wäre, in dieser Richtung ein allgemeines Verlangen zu stellen.

Ich mache darauf aufmerksam, dass diese Localbahnen eventuell so eingerichtet werden sollen, dass sogar Eilzüge über dieselben geleitet werden können, Eilzüge! Nun hat Se. Excellenz Sections-Chef R. v. Wittek im Abgeordnetenhause ausdrücklich erklärt, dass dem nicht so ist.

Ich bitte, mich aufzuklären, damit ich weiß, ob ich eine Frage zu stellen habe oder nicht.

Referent: Ich will nur bemerken, dass die Fahrbetriebsmittel der äußeren Bahnen durch die Profilhöhe nicht beschränkt sind, mit Ausnahme von großen Locomotiven und sogenannten Hüttelwägen. Es wäre aber gar nicht in unserem Interesse gelegen, wenn die Locomotiven der Anschlussbahnen auf unsere Bahnen hereinfahren könnten. Wir wollen mit rauchlosen Locomotiven fahren, rauchlos wie das rauchlose Pulver; sie rauchen sehr wenig, nahezu gar nicht.

Aber ein Unglück wäre es, wenn große Maschinen hereinkämen. Es handelt sich darum, den Localverkehr so zu bewerkstelligen, dass wir mit den Localwagen hinauskommen können. Unsere Züge sollen verkehren können weit auf die Strecke der Anschlussbahnen hinaus. Denn wenn man auf der Wienthallinie nach Hütteldorf hinausfahren will, so stellt sich eine andere Locomotive vor, wie es in Gloggnitz und Payerbach der Fall ist, wenn die Semmeringlocomotive hinzukommt. Der Zug bleibt intact und kann dann weiter geführt werden. Das ist ja etwas, was nur in unserem eigenen Interesse gelegen ist, dass nicht die Locomotiven der Anschlussbahnen auf unsere Linien hereinfahren. Die Züge bleiben zusammengestellt wie sie sind und fahren dann hinaus auf die Hauptlinien. Dort kann der Verkehr so geschaffen werden, dass nur die Locomotive gewechselt wird.

Stadtbaudirector Berger: Als die Verhandlungen über die Stadtbahn stattgefunden haben, ist namentlich der Punkt aufgeworfen worden hinsichtlich des gegenseitigen Überganges der Fahrbetriebsmittel. Ich habe damals ausgeführt, dass es das Wichtigste sei, wenn die Fahrbetriebsmittel der Localbahnen übergehen können auf die Hauptbahnen, unbeschränkt natürlich in der Strecke, und dass weniger Wert darauf gelegt ist, dass sämmtliche Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen auf alle Linien der Localbahn übergehen. Es scheint da ein Missverständnis sich eingeschlichen zu haben, indem ich nicht gesagt habe, dass alle Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen, soweit das damalige Project uns vorgelegen war — mittlerweile ist eine wesentliche Verbesserung eingetreten — auf jede Linie der Localbahn übergehen. Auf den Localbahnen, welche der Staat zu bauen beabsichtigt, Vorortelinie, Gürtellinie und Donaustadtlinie, ist das ohneweiters der Fall, denn diese drei Linien werden nach den Regeln einer Vollbahn vollständig durchgeführt, es können Orientexpresszüge über diese Strecke ohneweiters fahren.

Was die Localbahnen: Wienthallinie, innere Ringlinie und Donaucanallinie betrifft, so werden die Profile auch mit einer Höhe von 4·4 m durchgeführt. Damals wurde nur von 4 m gesprochen. Ich schalte hier ein, dass die große Londoner Untergrundbahn nur 3·7 m hoch ist. Durch dieses Profil können Fahrbetriebsmittel aller Züge mit Ausnahme der Locomotive durchgehen. Es wird uns aber gewiss nie einfallen, Expresszüge durch den Wiener Donaucanal, beziehungsweise durch den Wienfluss hereinführen zu wollen, weil wir sonst zu der alten Idee eines

Central-Bahnhofes und zu dem, was drum und dran hängt, stimmen würden. Wir würden beim Ausgangspunkt der Verhandlungen sein, wie wir sie vor zehn Jahren geplant haben. Wir haben schließlich die Anschauung gewonnen und Berlin hat es drastisch bestätigt — dass dieser Central-Bahnhof einfach nicht möglich ist, weil er doch nur auf einem Punkte der großen Stadt liegen kann. Ich resumiere. Die Bahnen werden so angelegt — und ich habe speciell über diesen Punkt den Chef des Bauwesens der Generaldirection gesprochen, dass wir die vollständigste Beruhigung haben können — dass bei 4·4 m Höhe alle Fahrbetriebsmittel mit Ausnahme der großen Locomotiven externer Züge durchgehen können. Die Localbahnen werden so angelegt, dass bei 4·4 m Höhe der Betrieb nach außen nach jeder Richtung möglich ist, während die drei Hauptlinien: Vorortelinie, Gürtellinie und Donaustadtlinie überhaupt als Vollbahn ohne jede Einschränkung ausgeführt werden.

Bürgermeister: Es ist kein Antrag gestellt. Wünschen Herr Gem.-Rath v. Stummer das Wort? Ihr Antrag hat keine Unterlage mehr, somit ist, wie ich glaube, die Sache erledigt.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich schließe mich dem Herrn Vorredner vollständig an. Die eigentlichen Localbahnen Wienthallinie, Ringlinie und Donaulinie zusammengenommen, sollen den eigentlichen Central-Bahnhof bilden für den äußeren Verkehr.

Wir wollen nicht die äußeren Züge in die Stadt führen, was wir wollen, ist, dass wenn wir irgendwo an den eigentlichen Localbahnen einsteigen, wir eine gewisse Strecke hinausfahren, z. B. auf der Südbahn bis Baden, auf der Westbahn bis Purkersdorf. Wir müssen verlangen und darauf bestehen, dass die Wagen eine gewisse Strecke als Localstrecke hinauskommen, und ich würde deshalb in diesen allgemeinen Theil einen Passus einsetzen in Betreff des Betriebes, und den Wunsch aussprechen, dass die Stadtbahnzüge der Localbahnen in eine gewisse Strecke der Hauptlinien hinausgeführt werden. Es wird sich das auch beziehen auf die weiteren Linien, die speciell der Stadtrath beantragt.

Wenn das nicht geschieht, verschwindet eigentlich der große Nutzen der Localbahnen theilweise; wenn man umsteigen muss, ist die Bahn nicht das, was sie sein soll.

Mit den Stadtbahnzügen soll man eine gewisse Strecke im Localverkehr hinausfahren können, wenn auch nicht mit denselben Locomotiven, so doch mit denselben Waggons. Ich beantrage also, einen Betriebspassus einzusetzen, in welchem schon jetzt der Wunsch ausgesprochen wird, dass die Züge der reinen Localbahnen eine gewisse Strecke des Localverkehres hinaus verkehren. Wenn dies nicht der Fall wäre, entfällt ein großer Vortheil der Localbahnen, und da wir uns schon in Details einlassen, möchte ich bitten, diesen Passus anzunehmen.

Bürgermeister: Ich bitte, Ihren Antrag zu formulieren.

Referent: Ich will nur bemerken, dass dem gewiss kein Hinderniss entgegensteht, weil bestimmt in Aussicht genommen worden ist, dass die Anschlüsse so gemacht werden, damit der Localverkehr hinausgeführt werden kann. (Rufe links: Es steht aber nicht darinnen!) Es ist auch von Anfang an unser Bestreben in der Enquête gewesen, diese Anschlüsse deshalb zu fordern, und es war immer die Rede, dass der Localverkehr hinausgehen soll und sogar noch weiter als nach Purkersdorf.

Bürgermeister: Wir werden die Abstimmung verschieben, bis Herr Gem.-Rath v. Stummer seinen Antrag formuliert hat.

Wir gelangen somit zu III: „Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt".

Referent: Bezüglich der Theilstrecke „Westbahnhof—Heiligenstadt" war vor allem darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Führung der Tracen sich mehr den bestimmten Baulinien anschließe. Wo das geringste Hindernis war, wo irgend ein Haus vorgestanden ist, oder eine Ausrede möglich war, dass die Baulinie anders bestimmt war als jetzt, hat man gesucht, jeder Einlösung auszuweichen und es ist mit der Bahn stellenweise so nahe an die Häuser herangerückt worden, dass ein ordentlicher Verkehr nicht möglich gewesen wäre; an anderen Strecken aber hat man die Gürtelstraße in ihrer Gänze so verbaut, dass die sonst mit 40 m geplante Straße auf eine ganz unbedeutende Straße, wie eine Nebengasse, eingeengt wurde. Diese Erwägungen haben den Stadtrath veranlasst, die Anträge so zu formulieren, dass wir die Sicherheit haben, dass die Trace und auch die Bahnhofanlagen womöglich in der Mitte der Straße bleiben, so dass rechts und links gleich breite Theile erübrigen, welche für den öffentlichen Verkehr mehr als hinreichend sind. Demzufolge lauten die Anträge für diese Theilstrecke folgendermaßen:

a) Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Axe und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen.

Gem.-Rath Dr. Lueger (zur Geschäftsordnung): Ich möchte folgenden Vorschlag machen: Es möge der Herr Stadtbaudirector die Güte haben, bei jeder Strecke uns ein allgemeines Exposé vorzutragen, insbesondere darüber, in welchem Theil der Strecke die Bahn im Einschnitt geht oder im Tunnel, wo sie als Hochbahn geht, welche Verkehrsstraßen gekreuzt werden ꝛc.

Ich stelle diese Bitte aus folgendem Grunde: Es ist mir z. B. nicht möglich gewesen, alle Pläne zu studieren; es ist für uns überhaupt jetzt die Arbeit überraschend gekommen, und ich bin überzeugt, dass, wenn der Herr Stadtbaudirector uns diesbezügliche Aufklärungen gibt, manche Anfrage, manche Debatte vermieden werden wird. Es liegt dies also im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens.

Bürgermeister: Es unterliegt dies wohl keinem Anstande dort, wo eine Frage hervortritt, aber hier bei lit. A ist dies nicht der Fall.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich möchte mir doch erlauben zu bitten, dass wir diesen Punkt 3 zusammenfassen würden; es heißt hier a, b, c, d u. s. f. Zu was soll sich denn ein Redner melden, wenn der Stadtrath überhaupt über einen Gegenstand nichts vorschlägt?

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte sehr ....

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich bitte, ich bin noch nicht fertig. Ich glaube, der Herr Baudirector wird einverstanden sein, da es auch für ihn viel leichter ist, wenn er sein Exposé in einem Zuge über dieses Project gibt, als wenn er über jeden Kilometer eine Rede halten muss. Ich glaube, es ist besser, wenn der Herr Baudirector über das ganze spricht und auch wir über das ganze.

Bürgermeister: Ich bitte, das Sprechen über das ganze haben Sie heute schon abgelehnt, das wäre ganz überflüssig und würde die Debatte verlängern. Die Herren können über die einzelnen Punkte ganz gut sprechen, es lässt sich mit einer logischen

Denkweise ganz gut auskommen und es ist auch bisher gegangen. Wenn aber die Herren wünschen, dass der Herr Baudirector über die Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt spreche, so kann das ja geschehen.

Stadtbaudirector Berger: Die Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt ist die sogenannte Gürtelstraßenlinie, erster Theil. Die Bahn wird abzweigen beim heutigen Westbahnhofe, und zwar beim Hauptportal, welches der Schönbrunnerstraße zugekehrt ist. Die Bahn wird vorgelegt werden, zwischen dem heutigen Verwaltungsgebäude und dem heutigen Bahnhofgebäude und wird vertieft sein. Man wird in diesen Bahnhof gelangen können entweder direct von der Schönbrunnerstraße oder aus der heutigen Westbahnhofhalle durch Abstieg mittels Stiegen. Die Bahn zweigt dann in einem Bogen ab durch den Vorpark der Westbahn und erreicht die Gürtelstraße, und zwar im Spiegel, in der Axe der Gürtelstraße, zwischen den beiden Baufluchten und ist in dieser Axe fortgeführt auf dem Spiegel gegen Fünfhaus und die Josefstadt.

Ich bemerke, dass in den Anträgen des Stadtrathes, nachdem die Bahn hier in der Tiefe geführt wird, die Forderung gestellt wird, den Einschnitt sofort zu decken in der Strecke vom Westbahnhof bis zur Westbahnlinie, weil der Spiegel als Marktplatz benützt wird und dieser Benützung durch den Bahneinschnitt, wie er im Project vorgedacht ist, entzogen würde.

Im Zuge dieser Bahn trifft dieselbe, und zwar im Untergrunde gedeckt, das heutige Wasserreservoir bei der Westbahnlinie. Im Projecte ist man diesem Reservoir ausgewichen und hat die Bahn gegen die Häuserflucht des Bezirkes Neubau gezogen, wodurch die ganze Gürtelstraße im Untergrunde zerstört würde, abgesehen davon, dass gar kein Grund vorliegt, die gerade Trace zu verlassen.

Das Reservoir ist allerdings heute noch in Betrieb, es kann aber außer Betrieb gesetzt und Ersatz hiefür bei einem anderen Reservoir geschaffen werden, und deshalb wird die Forderung gestellt, das Reservoir einzulösen und der Gemeinde Ersatz dafür zu bieten. Die Bahn aber ist dann correct im Spiegel in der Mittelaxe fortzuführen bis hinunter gegen die Lerchenfelderlinie. Die erste Haltestelle nach der Station Westbahnhof liegt bei der Burggasse.

Ich werde übrigens über diese Station am Schlusse mir noch einige Bemerkungen erlauben. Nachdem bei der Station Burggasse die verlängerte Burggasse unterfahren werden soll — bisher war die Bahn immer im Untergrund —, beginnt sie dann zu steigen und aus dem Untergrunde herauszukommen, um zwar bei dem tiefsten Punkte die Gürtelstraße bei der Verlängerung der Lerchenfelderstraße, wo der Ottakringer Bach durchzieht, als Hochbahn zu übersetzen. Es muss dies sein, weil, wenn man dort eine Unterbahn machen wollte, man den Ottakringer Bach durchschneiden oder die Bahn so tief gehen lassen müsste, dass der Ottakringer Bach unterfahren würde. Wenn man das durchführen und sonst die Nivellette der Bahn richtig entwickeln wollte, müsste die Unterfahrung in solcher Tiefe geschehen, dass vielleicht die Einsteigstation 20 bis 30 m tief würde. Das ist der Grund, warum die Nivellette, namentlich der früheren Forderung entsprechend, dass die Fahrbetriebsmittel übergehen können, entsprechende Gefällsverhältnisse bekommt. Die Bahn muss deshalb aus dem Untergrunde heraus und dies vollzieht sich in einer Strecke derart, dass die Querpassage einen Moment unterbrochen wird, und es war unsere Aufgabe, eine solche Configuration zu suchen, die eine Störung der Passage nicht nach sich zieht, und es wurde daher die Kreuzung, dieser Nulleinschnitt, wie wir sagen, in die Gegend der Hasnerstraße im ehemaligen Vororte, beziehungsweise der Bernardgasse in Wien projectiert. An der Stelle wird eine directe Überfahrung der Gürtelstraße vom inneren zum äußeren Gürtel nicht mehr möglich sein; bei der Burggasse ist sie aber noch möglich, bei der verlängerten Neustiftgasse gegenüber der Koppstraße auch. Bei der Lerchenfelderstraße gegen die Thaliastraße ist es wieder möglich, und selbst die Menzelgasse kann noch mit einem etwas gedrückten Profil unterfahren werden. Bei der verlängerten Lerchenfelderstraße liegt die Bahn bereits so hoch, dass man mit dem richtigen vollen Profil durchziehen kann.

Nun kommt wieder eine Strecke, wo die Bahn, wenigstens nach unserer Anschauung, nicht in der richtigen Trace liegt, und das ist von der Lerchenfelderstraße bis hinauf zur ehemaligen Lerchenfelderlinie, beziehungsweise bis zur Breitenfelder Kirche. Da ist die Bahn nach der alten Baulinie eingezeichnet. Die Projectanten haben nämlich, nachdem sich die Verhandlungen über die Baulinie im Gemeinderathe leider etwas verzögert haben, darauf nicht Rücksicht genommen und die alte Baulinie eingezeichnet. Ich habe allerdings die Herren im kurzen Wege aufmerksam gemacht auf die mittlerweile durchgeführten Änderungen, aber das Project war bereits fertig.

Es würde also die Bahn für diese Baulinie nicht passen und wir würden sogar Häuser einlösen müssen, und deshalb müssen wir jetzt darauf aufmerksam machen, dass die Baulinie heute so beschaffen ist, und die Projectanten auffordern, die Bahn in die Axe zu legen. Es kommt dies auch in den Anträgen vor. Im weiteren Verlaufe legt sich die Bahn, die nun wieder zu sinken beginnt, weil mittlerweile das Terrain gegen das Reservoir bei der Lerchenfelderlinie gestiegen ist, wieder in das Terrain ein. In der verlängerten Josefstädterstraße war eine Station oder Haltestelle projectiert; vom Stadtrathe wurde aber beschlossen, dieselbe mehr gegen die Lerchenfelderstraße zu schieben, weil man der Anschauung war, dass dies dem Verkehr besser entspricht, und es wird dies unter einem verlangt. Es kommt auch in den Anträgen vor, dass in der verlängerten Josefstädterstraße Durchbrüche durch den Bahnkörper gemacht werden, was übrigens für beide Fälle gilt, wenn auch die Haltestelle dorthin kommt.

Dann beginnt wieder die Bahn sich in einem Damme fortzubewegen, und zwar längs dem ärarischen Heumagazine in Breitenfeld. Hier ist auch eine Beanständung nothwendig gewesen, weil die Projectanten die Bahn einfach zwischen zwei Futtermauern auf einem Damme führen wollen. Es wird nun eine Bogenstellung verlangt, damit der Gürtelspiegel nicht abgeschlossen ist.

Die Bahn nähert sich dann der Hernalserlinie und muss natürlich hier, wo der Alsbach zu kreuzen ist, wieder als Hochbahn geführt werden. Nachdem sie die verlängerte Florianigasse und die Breitenfeldergasse in gleicher Höhe passiert hat, durchzieht sie die Realität des Casino Elterlein und wendet sich dann dem Währinger Gürtelspiegel zu. Es wird hier wieder von unseren als Punkt 1 aufgestellten Normen abgewichen und die Bahn nicht in die Mitte des Spiegels gelegt. Durch diese Verlegung würde allerdings die Einlösung eines Hauses auf der Hernalser Hauptstraße beim Casino Elterlein erspart werden.

Wenn aber gefordert wird, dass die Trace in die Mitte gelegt wird, dann muss das Haus demoliert und die Gürtelstraße eröffnet

werden. Das ist in der Forderung enthalten. Die Bahn geht als Hochbahn an dem ganzen Wege, den ich jetzt erwähnt habe, und beginnt sich der Kuppe zu nähern, wo die Landes-Irrenanstalt steht, das ist einer der höheren Punkte; hier senkt sich die Bahn in den Gürtelspiegel ein, nicht als volle Tiefbahn, so dass diese Strecke nicht überdeckbar ist. Hier war nun zu beanständen, dass die innere Gürtelstraße in der ganzen Strecke des geplanten Bahnhofes unterbrochen, beziehungsweise nicht zur Durchführung gelangen würde. Die äußere Gürtelstraße bleibt intact, die innere würde aber auf der Strecke — diese Station heißt Michelbeuern — durchbrochen. Hier wird die Forderung gestellt, dass, wenn die Station nicht durch Verlegung verbessert wird, zum mindesten die innere Gürtelstraße durchgeführt werden müsste und weiters Vorsorge getroffen werde für eine Communication zwischen innerer und äußerer Gürtelstraße. Außerdem ist aus ästhetischen Gründen auch noch vorgeschrieben, dass diese Stationen stets in die Mitte des Gürtelspiegels hinsichtlich des Ein- und Ausganges gelegt werden, damit dieselben sich architektonisch besser lösen lassen.

Die Bahn kommt dann wieder heraus und übersetzt als Hochbahn die Währingerlinie. Bei der Währingerlinie ist sie Hochbahn, und hier war dann wieder zu beanständen eine längere Strecke, wo die Bahn allerdings streng im Gürtelspiegel geht, wo man aber wieder einfach zwei Mauern aufzuführen projectiert hat, mit Erdanschüttungen, also einen gemauerten Damm ohne Querverbindung. Allerdings sind in der Richtung der verschiedenen Querstraßen Durchlässe, aber der löbliche Stadtrath hat gefunden, dass eine Bogenstellung gemacht werde auch in der currenten Strecke, d. i. auf die ganze Länge bis hinunter zur Nussdorferstraße, wo wir wieder eine Haltestelle haben. Ich habe vergessen zu erwähnen, dass selbstverständlich bei der Währingerlinie auch eine Haltestelle ist. Bei der ehemaligen Nussdorferlinie beim Gasthause „zum Auge Gottes" ist wieder eine Haltestelle; von hier beginnt die Bahn sich wieder als Hochbahn zu entwickeln. Sie geht an den tief ausgehobenen Gründen längs der Nussdorferstraße als Hochbahn fort, übersetzt in der Nähe der Leibenfrostgasse, d. i. wo die Ansiedelungen beginnen, die heutige Nussdorferstraße als Hochbahn und bildet sofort eine Haltestelle bei der Leibenfrostgasse für den Personenaustausch; dann beginnt die Bahn zu sinken, um sich dem Niveau der Franz Josefsbahn zu nähern. Oberhalb der Gunoldstraße entsteht jene große Station, wo sowohl die Vorortelinie als die Gürtellinie, die ich jetzt beschrieben habe, als auch die Donaucanallinie und endlich die heutige Franz Josefsbahn zusammenkommen.

Vier Geleisepaare gehen hier in einen gemeinsamen Bahnhof und vermitteln den Verkehrsaustausch zwischen diesen vier Bahnen.

Von der Gunoldstraße, wo das Niveau schon erreicht ist, bis zur Grinzingerstraße wird eine große Bahnhofsanlage sich entwickeln, die weniger für die Personenbewegung als für das Rangieren der Züge nothwendig ist.

In dieser Strecke sind heute einige kleine Durchlässe durch die heute bestehende Franz Josefsbahn; diese werden nun in der Bahnhofsanlage nicht berücksichtigt; es ist deshalb beanständet worden und in den Anträgen des Stadtrathes enthalten, dass diese Durchlässe wieder hergestellt werden müssen.

Dann sind noch einige Anlagen für die Betriebsmittel und schließlich bemerke ich noch, dass hier etwas städtischer Grund wird in Anspruch genommen werden müssen, und zwar von der sogenannten „Hagenwiese", welche im Besitz der Gemeinde ist; es ist ein ganz kleiner Theil des dortigen Complexes. Ich habe nur die Trace beschrieben und habe immer die Bedingungen angedeutet, welche in den Anträgen des Referenten präcisiert sind. (Beifall.)

Bürgermeister: Ich werde nun den Antrag Stummer, der mir jetzt vorliegt, zur Abstimmung bringen.

Der Antrag Stummer als Punkt 5, II lautet:

„Es ist zu verlangen, dass die Züge der Localbahnen direct auf die Localbahnstrecke der Süd-, West- und Franz Josefsbahn verkehren." Diejenigen Herren, welche diesem Antrage zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht. — Nach einer Pause:) Angenommen.

Gem.-Rath Witzelsberger: Ich möchte mir an den Herrn Baudirector die Anfrage erlauben, ob es nicht richtig wäre, in der Nähe der heutigen Westbahnlinie dort ungefähr, wo das Wasserreservoir ist, eine Haltestelle zu creieren. Die nächste Haltestelle von der Westbahn ist bei der Burggassenlinie beantragt. Bei der Westbahnlinie ist aber der größte Menschenandrang. Der Verkehr vom VII. Bezirk heraus und von der Märzstraße herein, wo die Dampftramway geht, ist ein zehnfach stärkerer als bei der Burggassenlinie.

Man hat mir über eine Anfrage mitgetheilt, dass mit Rücksicht auf die Situation eine Station bei der Westbahnlinie zu nahe wäre und daher erlaube ich mir die Anfrage an den Herrn Baudirector, ob es nicht möglich wäre, dort eine Station zu bekommen, denn wenn irgendwo eine Haltestelle nothwendig ist, so ist es auf diesem Platze, weil auf der ganzen Strecke vielleicht kein so frequenter Platz ist, wo so viele Personen verkehren, als vom VII. Bezirke heraus und von der Märzstraße herein.

Bürgermeister: Der Herr Baudirector wird überhaupt für diese Strecke das Exposé über Haltestellen geben.

Stadtbaudirector Berger: Ich bitte um Verzeihung, ich habe versprochen, das vorzubringen und habe es zum Schlusse nicht gethan. Jetzt sind Haltestellen vorgeschlagen am Westbahnhof als solchen, dann Burggassenlinie, bei der verlängerten Burggasse, dann verlängerte Josefstädterstraße, dann Michelbeuern, das ist die Station gegen die Hernalser Hauptstraße, eine Güterstation beim Irrenhause, die nächste Station ist bei der Währingerlinie, und zwar in der Nähe der Herrengasse, die weitere bei der Nussdorferlinie beim „Auge Gottes" und dann Leibenfrostgasse.

Nun hat der löbliche Stadtrath befunden, dass die Station in der verlängerten Josefstädterstraße erstens deshalb verlegt werden soll, weil sie dort die Durchführung der Josefstädterstraße etwas hindern würden und zweitens, weil man der Anschauung ist, dass dem Verkehr besser gedient wäre, wenn die Station mehr herabgeschoben wird gegen die Lerchenfelderstraße, so dass dann sowohl für das Publicum aus der Lerchenfelderstraße als aus der Josefstädterstraße die Haltestelle dienen würde.

Es ist dies im Antrag enthalten, dass diese Haltestelle etwas mehr heruntergeschoben wird und weil nun die Strecke von der Josefstädterstraße bis zur nächsten Station etwas weit ist (bis zur Währinger Station oder Michelbeuern-Station), ist bei der Hernalserlinie eine zweite Haltestelle angeregt worden.

Ich komme nun auf den Wunsch des St.-R. Witzelsberger hinsichtlich der Station Burggassenlinie zurück. Jetzt ist die Station beantragt bei der Burggassenlinie und die nächste ist beim Westbahnhof selbst; es wird nun angeregt, dazwischen eine Station

zu interponieren bei der Westbahnlinie, oder die bei der Burggasse aufzulösen und zur Westbahnlinie zu schieben.

Wir haben geglaubt, dem Vorschlage der Regierung, die Station bei der Burggasse zu legen, nicht entgegentreten zu sollen und glauben, dass die Burggassenlinie auf ihrer nördlichen Seite beim Galitzynberg eine wichtige Verkehrsstraße ist, wogegen die Westbahnstrecke, die bei der Neubauer Hauptstraße abbiegt, nicht so wichtig ist. Weiters besteht auch das Bedenken, dass die Stationen zu sehr gehäuft werde, und der Betrieb kein schneller sein kann, wenn die Haltestellen so nahe an einander gelegt werden. Persönlich wäre es mir sehr angenehm, noch eine einzuschalten, aber ich trage Bedenken, dass wir in der Anlage von Haltestellen nicht etwa zu weit gehen.

Bürgermeister: Ich bitte, meine Herren, über die Haltestellen bei lit. e zu sprechen. Wenn einer von den Herren einen Antrag wegen einer Haltestelle vorzubringen hat, möge er ihn dann bringen. Jetzt kommen wir zu lit. a: Tracenführung. „Die Tracenführung ist in der geraden Strecke jedenfalls in der Axe und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen."

Gem.-Rath Weitmann: Nach meiner Ansicht ist es gewiss nur schädlich, wenn die Niveaulegung in dieser Weise durchgeführt wird, wie sie geplant ist.

Man will von der Westbahn bis zur Hasnerstraße eine Tiefbahn . . . . .

Bürgermeister (unterbrechend): Das gehört nicht zu Punkt a, das kommt zu einem anderen Punkte. Hier handelt es sich um eine Linie, die mitten in den Spiegel gelegt werden soll. Da sind Sie doch gewiss dafür.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich constatiere, dass es in diesem Alphabet einen solchen Punkt nicht gibt, wo man über die Tiefbahn sprechen kann.

Bürgermeister: Dann können Sie am Schlusse sprechen. Ich bitte um Verzeihung, aber Ordnung muss sein. Wenn die Anträge des Stadtrathes erörtert sein werden, so wird jeder in der Lage sein, Zusatz-Anträge zu stellen, wie es Herr Gem.-Rath Dr. Lueger schon gethan hat.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich muss mir doch erlauben, zu bemerken, und die Techniker und speciell diejenigen, die von Eisenbahnen etwas verstehen, werden dem zustimmen, dass eine solche Linie ein organisches Ganzes ist, das man absolut nicht in Theile trennen darf, weil die einzelnen Theile in so innigem Zusammenhange stehen, dass man immer von einem Punkte auf den anderen zu sprechen kommen muss. Auch der Herr Baudirector wird mir das bestätigen.

Bürgermeister: Ich bitte, bei der Tracenrevision wird genau so punktweise vorgegangen, und es müssen von den Delegierten die Anträge fixiert werden. Da kann man nicht bogenlange Reden halten über eine ganze Trace. Das muss eingetheilt werden. Darum müssen wir eine diesbezügliche Instruction bekommen. Ich muss bitten, dass das von dem Gemeinderathe befolgte System auch hier eingehalten wird.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich bin noch nicht fertig. Erstens hat der Gemeinderath früher beschlossen, keine General-Debatte abzuhalten und hat nicht daran gedacht, dass bei den einzelnen Punkten eine General-Debatte nothwendig ist. Ferner glaube ich, dass ein zweiter Beschluss des Gemeinderathes provociert werden soll, weil ich sage, dass es laienhaft ist, wenn solche Fragen derart behandelt werden. Es kann jedermann zu den einzelnen Punkten Anträge stellen. Ich stelle nochmals den Antrag, dass über Punkt 3 zusammen debattiert werde und dass jeder hiezu Anträge zu stellen berechtigt ist.

Gem.-Rath Dr. Vogler: Ich mache darauf aufmerksam, dass es nicht angeht, über einzelne vom Stadtrathe aufgestellte Bedingungen zu debattieren. Es muss die Debatte über eine ganze Linie möglich sein. Wenn es sich um die Tracenführung handelt — und das ist der Gegenstand der ganzen Sache, die uns heute hier beschäftigt —, muss es möglich sein, über diese Tracenführung überhaupt zu sprechen. Das ist aber nur möglich, wenn bei jeder einzelnen Linie dieses Thema selbst zur Sprache gebracht wird. Das geht nicht Hand in Hand mit den einzelnen hier aufgestellten Bestimmungen, es muss jede einzelne Theilstrecke separat zur Debatte gebracht werden. (Beifall.) Zweitens erlaube ich mir zu bemerken, dass wenn der Herr Bürgermeister hier verweigert, darüber zu sprechen, ob Tief- oder Hochbahn, beziehungsweise über die Nivellette, er mir da nicht im Rechte zu sein scheint. Das ist eine Frage, die zu allererst entschieden werden muss; dann kann man über die einzelnen Bedingungen sprechen. Wenn einer der Herren Redner über die Nivellette sprechen will, muss ihm das Wort vor lit. a und nicht nach lit. l gestattet werden.

Bürgermeister: Ich bitte! Vorerst hat man die General-Debatte abgelehnt, jetzt wollen Sie sie zu den einzelnen Punkten haben. Es ist besser, einen Antrag zu stellen und darüber abzustimmen, als die Zeit mit langen Reden hinzuhalten. Ich werde das Haus befragen. Ich bitte jene Herren, welche wünschen, dass über die Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt eine General-Debatte stattfindet, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Die General-Debatte ist beschlossen.

Referent: Ich glaube, der Wunsch, dass über diese Linie die General-Debatte eröffnet wird, ist darin begründet (Bürgermeister: Die General-Debatte ist ja schon beschlossen!), dass es jedenfalls unangenehm ist, dass gewisse Übergänge vom Niveau stattfinden; einmal eine Untergrundbahn in eine Hochbahn, dann wieder von einer Hochbahn in eine Untergrundbahn. Nun, das ist ein Übelstand, welcher in diesem Falle nicht zu vermeiden ist.

Bürgermeister: Wir sind jetzt in der General-Debatte. Bitte, wünschen Sie zur Sache das Wort?

Referent: Ich bitte, ich spreche zur Sache. Es lässt sich dort keine Bahn führen, welche entweder ganz Untergrundbahn oder ganz Hochbahn ist. Es sind hier Maximalsteigungen, deren Höhendifferenzen so kolossale sind, dass sie nur mit den allergrößten Schwierigkeiten zu überwinden sind.

Eine Untergrundbahn unter den Bachcanälen, dem Ottakringer- und Alserbache, zu führen, ist geradezu unmöglich, und die Hochbahn würde solche Viaducte bekommen, dass die Häuser verstellt werden. Aus diesem Grunde wäre es jedenfalls zweckmäßig, die Bahn in dieser Trace, wie sie bestimmt ist, mit diesem Nivellement zu genehmigen, weil der Niveauwechsel an Punkten angebracht ist, welche den großen Verkehr nicht schädigen.

Alle wichtigen Straßen, die Burggasse, die Thaliastraße und alle übrigen gehen durch, und es ist nirgends zu sehen, dass der Verkehr durch diesen Niveauwechsel an den Punkten, wo er stattfindet, gehemmt wird. Ich bitte, die Bahntrace dieser Strecke Westbahnhof—Heiligenstadt anzunehmen.

Gem.-Rath Weitmann: Als ich zu diesem Gegenstande das Wort ergreifen wollte, hat mich der Herr Bürgermeister auf einen späteren Punkt verwiesen. Ich habe die Anträge des Stadtrathes durchgelesen und eigentlich nirgends einen Punkt gefunden, zu dem ich wegen der Niveauerhöhung, respective wegen Hoch- und Tiefbahn hätte sprechen können. Der Herr Bürgermeister hat gesagt, ich solle bei einem späteren Punkte sprechen, ohne diesen Punkt zu bezeichnen.

Bürgermeister: Ich bitte nun jetzt zu reden.

Gem.-Rath Weitmann: Bezüglich der Tiefbahn von der Westbahn an bis zur Hasnerstraße erblicke ich eine Verkehrsstörung, weil die Tiefbahn doch an einer Stelle wieder heraustritt und so werden Verkehrsstörungen verursacht. Wenn man so häufig wechselt, wird man immer mit dem Niveau in Berührung kommen und an jenen Stellen wird der Verkehr ganz gewiss gehemmt sein, und es ist das auch deshalb schädlich, weil, wenn die Locomotive auf einmal aus der Erde herauskommt, ein Unglück geschehen kann, indem die Pferde leichter scheu werden als insbesondere, wenn die Bahn beständig als Hochbahn oder Tiefbahn hergestellt wird. Wie die Pläne hier vorliegen, habe ich mich überzeugt, dass direct vor der Burglinienstraße ein Bahnhof projectiert wird, der die Burggassenlinie förmlich absperren wird. (Widerspruch seitens des Referenten.) Im Plane sieht man es so. Man könnte denn doch diesen projectierten Bahnhof entweder ober oder unter die Burggasse verlegen, damit die Burggasse dadurch nicht abgesperrt wird. (Referent: Das ist ja die Vorortelinie!) Ich glaube, von der Westbahn an bis hinüber zur Czermakgasse, d. i. nämlich vor dem Czermakfelde, wo eine hohe Steigung ist, ist die Tiefbahn angezeigt, aber bis zur Czermakgasse soll man durchgehends eine Hochbahn anlegen, denn ein Tiefbau zahlt sich bei dieser kleinen Strecke von der Westbahn bis zur Hasnerstraße gar nicht aus. Ich stelle daher den Antrag, dass vom Westbahnhofe an bis zur Czermakgasse eine Hochbahn, von dort bis zur Währingerlinie eine Tiefbahn und von der Währingerlinie bis nach Heiligenstadt wieder eine Hochbahn gebaut werde.

Gem.-Rath Eigner: Sehr geehrte Versammlung! Ich möchte nur mit einigen Worten ein Ersuchen an den Herrn Baudirector richten. Wäre es nicht möglich, bei dieser Bahn, die bei der Burggasse eine Tiefbahn und dann bei der Hernalser- und Währingerlinie gegen Nussdorf hinüber bis zum Anschluss an den Heiligenstädter Bahnhof eine Hochbahn sein wird, statt der projectierten gemauerten Viaducte solche aus Eisenconstruction herzustellen, damit nicht zwischen den alten und neuen Bezirken, wie bei der Verbindungsbahn und anderen Bahnen lauter Pfeiler dastehen und man weder hinaus-, noch hereinsieht. Eisenconstructionen würden sich viel netter und luftiger machen und auch für den Verkehr vortheilhafter sein.

Der Herr Baudirector hat, glaube ich, nicht erwähnt, dass bei der Lerchenfelderlinie die Bahn wieder einen Einschnitt bis zur neuen Kirche macht, beziehungsweise ob sie da überdeckt wird oder offen bleibt. Weiters geht sie auch bei der Czermak- und Kreuzgasse als Tiefbahn; da möchte ich auch die Anfrage stellen, ob dieser Spiegel überdeckt wird oder offen bleibt?

Gem.-Rath Rosenstingl: Wie ich das erstemal die Vorlage über die Strecke vom Westbahnhof bis zum Franz Josef-Bahnhof gesehen habe, hat es mir geradezu die Schamröthe ins Gesicht getrieben über den Muth, den man hat, wenn man mit der Gemeinde Wien etwas zu thun hat. Ich habe gestaunt darüber und muss sagen, ich verfolge die Verhandlungen und die Geschäfte des Wiener Gemeinderathes seit circa 27 Jahren, aber ich erinnere mich nicht, dass irgend einmal mit dem Gemeinderathe so umgesprungen wurde, wie diesmal. Wenn irgend jemand den Witz gemacht hat, dass diese Verkehrsanlagen eigentlich Verkehrtanlagen heißen sollten, so ist das ein treffender Witz. Er bezieht sich darauf, dass diese Bahn ursprünglich Stadtbahn genannt wurde. Jetzt redet man gar nichts mehr von einer Stadtbahn und sagt immer: Verkehrsanlagen. Sie sind eigentliche Verkehrtanlagen, denn das, was die Bedürfnisse der Stadt Wien fordern, ist zu allerletzt gestellt, was sie aber nicht so nothwendig braucht, ist in erste Reihe gestellt worden.

Ich möchte diesen Verkehrsanlagen einen anderen Namen geben. Ich habe nicht das Talent, Witze zu machen und bin auch nicht aufgelegt dazu, aber ich möchte diese Anlagen Verkehrsstörungsanlagen nennen. Denn, meine Herren, das eine Percent der Bevölkerung, welches vielleicht in zehn Jahren fahren wird — thatsächlich fahren in Wien heute 57 Menschen von 1000, in Berlin fahren circa 112 von 1000, also, wenn ich sage, es fahren 100 Menschen, so ist das eine bedeutende Verkehrszunahme in Wien — und damit dieses eine Percent fahren kann, werden 99 Percent der Bevölkerung in ganz grausamer Weise im Verkehr gehindert, geradezu als Canaille behandelt, es wird über sie hinweggegangen, als wenn sie nicht auf der Welt wären. nur das eine Percent, welches fahren will. — (Unruhe. Rufe: 6 Percent!) Ich bitte, es sind 57 von 1000, also sagen wir, 5 Percent oder 6 Percent — und wenn 94 Percent oder 92 oder 90 Percent übrig bleiben, so glaube ich, diese 90 Percent haben ja auch ein Recht auf die öffentlichen Anlagen und dass ihr Verkehr nicht behindert werde. Das ist also eine Rücksichtslosigkeit sondergleichen, und gerade bei der Gürtelstraße kommt das besonders zum Vorschein. Wegen dieser 5 oder 10 Percent hat man nicht das Recht, die anderen 90 Percent in solcher Weise auf die Seite zu schieben und gar nicht zu berücksichtigen.

Ich habe vor einigen Monaten hier gesagt, die Leute arbeiten mit der Stadt Wien, als wenn sie ein grüner Anger wäre; nun, ich habe da einen viel zu milden Ausdruck gebraucht, die Herren haben ihre Projecte gemacht, als wenn die Stadt Wien ein Misthaufen wäre, es wird mit einer Rücksichtslosigkeit gearbeitet — wie Kannibalen, und ich sage, die Türken sind nicht einmal so böse mit uns umgegangen, als diese Herren. Denn, meine Herren, wenn ein Haus niedergeschossen oder niedergerissen wird, so ist das lange nicht das größte Unglück. Man kann das Haus wieder und noch schöner aufbauen, was man aber hier baut, das bringt kein Gott und kein Teufel mehr weg, und darum möchte ich Sie bitten, gerade diesen Linien ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Ein Redner hat verlangt, dass die ganze Linie als Tiefbahn gebaut werde. Nun, meine Herren, ich verlange nichts Unmögliches. Ich weiß auch zu rechnen, wenn man sagt, die Linie kostet per Kilometer auf diese Art soviel und auf jene meinetwegen 50 oder 100 Percent mehr, so werde ich auch mit mir reden lassen und sagen, gut 50, 80, 100 Percent ist zu theuer, da muss man sich schon etwas gefallen lassen. Nun haben Sie aber schon gehört, dass das ursprüngliche Project noch viel häßlicher war als das jetzige. Die Herren haben schon etwas nachgegeben und hie und da schon einen Damm verschwinden lassen.

Meine Herren! Dämme hat man in die Gürtelstraße legen wollen, Dämme, gefährliche Dämme mit 45°, die mit Gras bewachsen sind! Seit vierzig Jahren haben wir uns gefreut, dass endlich einmal dieser eiserne Gürtel fallen werde. Nun, dieser eiserne Gürtel ist noch nicht weg und hier haben Sie schon die chinesische Mauer, die noch viel schlimmer sein wird, als der eiserne Gürtel. (Beifall.) Dieser sogenannte eiserne Gürtel war ein Kinderspiel dagegen. Er ist noch nicht verschwunden und man kommt schon mit etwas viel Schlechterem, das geradezu wie eine chinesische Mauer aussieht, die man statt der Linienwälle aufführen will und, meine Herren, von der Nussdorferlinie bis herüber, also genau so wie mit dem Linienwall werden wir eingesäumt. Ich überlasse es Ihnen, sich darüber Ihr Urtheil zu bilden.

Ich will die Sache nicht weiter ausführen, denn ich rede mich sonst in die Hitze hinein, und ich habe mir vorgenommen, die Sache so ruhig als möglich zu besprechen, aber verzeihen Sie — wenn man die Stadt Wien gerne hat, und sie schön und gut findet und sich dann denkt, wie sie ausschauen wird, — wenn man sieht, wie jetzt die Landstraße aussieht, wie häßlich, wie unästhetisch und unwirtschaftlich — denn die Millionen, die die Landstraße durch diese Lage, durch die Entwertung der Häuser ꝛc., verloren hat, können Sie gar nicht zählen. Dasselbe wollen Sie jetzt auf der Gürtelstraße machen! Man scheint keinen Begriff von der Zukunft der Gürtelstraße zu haben. Die Herren, die in Paris waren, werden sich noch an die äußeren Boulevards erinnern. Auch in Paris war eine gewisse kleinbürgerliche Stimmung; als die äußeren Boulevards angelegt wurden, hat man sich darüber moquiert.

Versuchen Sie jetzt den Parisern die äußeren Boulevards wegzunehmen, da werden Sie in der Luft zerrissen. Das ist heute eine großartig schöne Straße. Das kann auch unsere Gürtelstraße werden. Wir müssen endlich vergessen, dass die Gürtelstraße am Rande von Wien liegt. Sie liegt jetzt beinahe in der Mitte Wiens. Sie müssen sich doch Wien vorstellen in 18 bis 20, 30, 50 Jahren. Wir müssen an unsere Kinder denken, und nicht bloß soweit als die Nase reicht, nicht was im Jahre 1892 ist, sondern was in den nächsten Decennien sein wird. Wenn unsere Kinder bösartig sind, werden Sie sagen, die Herren müssen ein Techtelmechtel gemacht haben, dass sie sich so was erlaubt haben, oder die Herren müssen sehr schwach gewesen sein. Eines von diesen beiden Urtheilen wird von unseren Kindern gefällt. Es zeigt sich die Tendenz: Nur billig! Ich bin sehr für die Billigkeit, aber ich erinnere mich bei dem Worte „billig" immer an das Wort „schlecht". In der Regel ist das, was billig ist, auch schlecht. Ich will nicht sagen, dass eine Million eine geringe Summe ist, man kann was damit machen, aber ich würde es mit meinem Gewissen vereinbaren, wenn wir Änderungen in dieser Richtung vornehmen würden, und wenn jemand an uns herantreten und sagen würde: Ihr wollt diese Veränderung, dadurch wird die Geschichte um zehn Percent theurer, ich glaube, Sie würden sagen, in Gottes Namen, wir wollen die zehn Percent dazulegen, aber wir lassen die Stadt nicht ruinieren. Es kommt nicht darauf an, ob wir 26, 28 oder 29 Millionen hergeben, wenn nur das, was geschaffen wird, auch unser Auge erfreut. Es gibt Menschen, die farbenblind sind. Mir scheint, im Handelsministerium sind auch Leute, die farbenblind sind, die keinen Sinn für Ästhetik, keinen Sinn für Schönheit der Formen haben, das sind wirklich die richtigen Linealmenschen. Ich will jedoch diese Leute nicht ohneweiters verurtheilen. Es ist Gewohnheit. Stadtbahnen baut man eben nicht alle Vierteljahre. Die Herren sind alt geworden bei Bahnbauten im Gebirge, in Wäldern, Feldern und der Pußta. Sie sind gewohnt, bei Punkt A und B die Reissschiene anzusetzen und einen Strich zu machen. Dieser Strich wird nur beeinflusst, wenn man wo anstoßt, wo ein Sumpf oder ein Gebirge im Wege ist. Dann wird die Geschichte etwas abgeändert. Die Stadt Wien wird aber gerade wie ein solches Feld behandelt. Wie sie ursprünglich die Linie gemacht haben, ist großartig. Ich werde Gelegenheit haben, bei der Ringlinie einen solchen Punkt zur Sprache zu bringen. Also nur billig, das ist der Grund, warum die Herren sich wehren, durchgehends eine Tiefbahn zu machen. Wegen der Cote will ich mich belehren lassen, weil ich nicht mit dem Kopfe durch die Wand will, und wenn mir das Bauamt erklärt, dass die Sohle des Alsbaches so beschaffen sei, dass sie 100 m auswärts und 100 m herein eine solche Cote ausweist, dass ein Umbau dieses Alsbaches nicht möglich ist. Ich weiß es nicht, es ist mir in dieser Richtung kein Plan zur Verfügung gestellt worden. Ich brauche mich daher nicht zu schämen, da es auch Leute, die es wissen sollten, nicht wissen. Ich habe mich erkundigt und man hat mir gesagt: „Ja, ich weiß das auch nicht!" Wenn die Möglichkeit da wäre, diese drei Cotenpunkte des Alsbaches, Währinger- und Ottakringerbaches zu erfahren, so würde ich beantragen, selbst wenn der Umbau eines dieser Bäche eine Million kosten würde, diese Schleifen von einer Tiefbahn in eine Hochbahn unmöglich zu machen. Das sage ich mit gutem Gewissen, denn, wenn Sie die Zinsen dieser Million rechnen und die kolossale Entwertung, die für alle Zeiten durch derartige Schleifen entsteht, so glaube ich, dass man noch ein gutes Geschäft machen würde, um den Schaden zu verhindern. Wenn mir der Herr Baudirector sagt, dass das Gefälle heute schon ein minimales ist, dass man es nicht mehr verringern kann, dann stehen wir vor einem Punkt, wo wir sagen müssen, da gibt es nichts, da müssen wir uns begnügen, denn das Wasser können wir nicht den Berg hinaufführen, aber ich glaube, es wäre der Erwägung wert, und ich würde bitten, wenn in dieser Richtung etwas möglich wäre, dass die Commune entgegenkomme und sage, wir sind bereit, hier einen Umbau der Canäle auf 100 m, auf 200 m, wegen meiner auf 300 m vorzunehmen, damit es möglich wird, an diesen oder jenen Punkten die Bahn als Tiefbahn zu führen.

Ich bin überhaupt für die Tiefbahn, ich schwärme dafür.

Ich bin nach London gegangen und habe die Sache eigens studiert, ich bin auf der Tiefbahn gefahren, um Eindrücke über selbe zu gewinnen, weil seinerzeit von den Vertretern der Hochbahn die Tiefbahn als niederträchtig hingestellt worden ist und als ob man bei der Fahrt ersticken würde. Ich bin mit Damen gefahren stundenlang, es ist ganz gut gegangen und wir sind nicht erstickt. Ich bin für die Tiefbahn. Aus ästhetischen Gründen bin ich dafür; auch ist der Lärm nicht so groß. Bei der Tiefbahn haben Sie ein viel freieres Verfügungsrecht über die Nivellette, Sie können im Untergrund um 10 m tief gehen, dann eine Steigung herauf machen, um wieder 10 m hinunter zu gehen und so fort. Das geniert niemanden da unten. Stellen Sie sich vor, dass Krauß, welcher den Befähigungsnachweis nicht erbracht hat und die Rutschbahn von St. Veit gemacht hat, dass jemand, der das gethan hat, vom Handelsministerium als würdig erachtet wurde, die Bahn zu bauen, dann glaube ich, kann man solche Dinge unter der Erde auch machen, und es ist nicht nothwendig, dass die Tiefbahn immer so ungeheuer tief fort geht, man kann auch ein bisschen mit dem

Terrain gehen. Ich weiß, dass das Gefälle etwas ist, das nicht angerührt werden darf. Aber das ist denn doch gar zu bequem, wie es die Herren gemacht haben. Hier ist die Wellenlinie, stellen Sie sich vor, wir fahren jetzt durch. Jetzt kommen wir heraus, hinein, heraus, hinein, das geht so vier- bis fünfmal fort und das dauert immer circa 100, 200 m. Sie können sich eine solche Geschichte gar nicht vorstellen, wie das ausschaut, denn es ist das Allerabscheulichste. Futtermauern und Dämme selbst sind nicht so entsetzlich, wie Übergänge von der Tiefbahn zur Hochbahn.

Stellen Sie sich das Bild vor, da geht der Schlauch hinein, dort geht er wieder heraus. Da kann nicht einmal ein Hund durch, noch viel weniger ein Mensch, und das geht nach Beschaffenheit des Terrains 100, 150 bis 200 m. Dem ist abzuhelfen. Das ist vom ästhetischen und vom Verkehrsstandpunkte entschieden zu verwerfen. Aber wie gesagt, wenn ich physikalische Gesetze vor mir habe, die nicht abänderbar sind, also z. B. Gefälle der Canäle, so muss ich mich in Geduld fassen und sage in Gottes Namen.

Ich glaube aber, wenigstens bei der Lerchenfelderlinie, speciell bei der Lerchenfelderlinie halte ich es für möglich, dass dieser Canal in der Weise umgebaut wird, dass wir dort wenigstens die Geschichte ersparen, und es liegt nichts daran, wenn die Locomotive mit ihrem Rauchfange bis zwei Zoll unter die Construction kommt. Es muss nicht eingewölbt werden. Man kann ja eine Brücke machen, man macht ja heute Brücken, die nur 20 cm Stärke haben. Das geht ganz gut, und dann kommen Sie in das Terrain heraus, dass es vielleicht doch möglich ist, dass Sie den Canal bei der Lerchenfelderlinie umbauen und wenigstens hier die Geschichte aus der Welt schaffen. Vielleicht ist es auch an dem zweiten Punkte möglich. Wie gesagt, ich muss es abhängig machen von den Dingen, wie sie liegen, aber ich glaube, der Gemeinderath solle ein genaues Studium verlangen, ob dieser Umbau der Canäle möglich ist und erst, wenn das Stadtbauamt erklärt, es ist technisch nicht möglich, oder es ist ein Umbau nothwendig, der von draußen bis herein Millionen kosten würde, dann können wir uns beruhigen und sagen: Wir haben nicht anders können, wir haben das bewilligen müssen, und darum möchte ich Sie bitten, meinen Antrag zu unterstützen.

Was nun die Station Michelbeuern anbelangt, so ist da eigentlich die höchste Leistung. Da hat man ganz einfach die ganze Gürtelstraße ausgegraben, als wenn sie nicht existieren würde. Man hat nur ein kleines Stück freigelassen, und wenn Sie den Plan ansehen, so nehmen Sie wahr, dass dort diese Linie plötzlich abschwenkt, nach links in einem Bogen herauf geht und dann wieder zur Gürtelstraße zurückführt. Wenn man mit etwas mehr gutem Willen und nicht mit einem so engen Sack die Geschichte geplant hätte, so wäre es möglich, mit einer Tiefbahn in einer geraden Linie unter dem Parke des Irrenhauses durchzukommen. Man wäre sogar so tief durchgekommen, dass, glaube ich, nur größere Bäume gelitten hätten. Ich bin überzeugt, dass bei diesem Irrenhausparke über kurz oder lang eine Veränderung eintreten wird. Die Herren im Stadtrathe werden ja vielleicht darüber schon nachgedacht und vielleicht auch schon gesprochen haben. Diese Sache ist ja schon Gegenstand einer Besprechung gewesen. Es könnte eine solche Variante gemacht werden, dass diese Bahn dort als eine Tiefbahn geführt würde, was dort möglich ist, denn dort kommt kein solcher Canal dazu und auch kein Bach, der durchkreuzt, sondern dort ist es nur die brutale Billigkeit, welche die Herren das Einfachste nehmen lässt, das Sie finden, wobei man sich um das Wiener Publicum einfach nicht kümmert.

Wenn man sagt, dass die Bahn stellenweise so tief kommt, dass derjenige, der hinuntersteigt, zwei bis drei Stock tief hinuntersteigen muss, so frage ich, was ist dann beim Heinrichshof. Pardon! Das ist etwas, was zur Ringlinie gehört, dort darf man hinuntersteigen, dort ist es erlaubt. Auf der Gürtelstraße ist es nicht erlaubt. Warum, weiß ich nicht. Das ist aber Nebensache. Das Argument, das hier passt, wird dort als Gegen-Argument benützt. Es gibt ja Aufzüge in verschiedenen Ländern, auch in Wien gibt es einige, und vielleicht haben die Projectanten eine blasse Ahnung, dass man das Publicum durch Aufzüge befördern könnte. Es dürfte Ihnen vielleicht bekannt sein, wenn auch die Herren Eisenbahner sich mit modernen schönen Dingen nicht gern befassen zu wollen scheinen. Dann wäre leicht abgeholfen, wenn an einzelnen Punkten eine solche Tiefe herauskommen würde, was noch gar nicht ausgemacht ist. Ich muss auch noch erwähnen, dass man nicht horizontal gehen muss; man kann sich ja zum Theile dem Terrain anschließen, so dass solche Tiefen vermieden werden können. Ich bitte, dieser Anregung zu folgen und speciell bezüglich des Überganges der Tief- in eine Hochbahn und bezüglich der Station Michelbeuern ihrer Meinung dahin bestimmten Ausdruck zu geben, dass mit welchen Opfern immer diese Änderung stattfinden solle. (Beifall rechts.)

Referent: Es ist schon genug, was uns überhaupt zugemuthet wird, es ist nicht nothwendig, dass es noch übertrieben wird. Diese Bahntrace, wie sie eingezeichnet ist, ist schon so beleidigend und stellenweise barbarisch zu nennen, dass ich erstaunt bin, dass man nicht zufrieden ist und ihr noch mehr zuschreibt, als was sie schon wirklich leistet. Es war die Rede davon, dass Dämme geplant werden, auf denen Gras wächst. Ich kann Sie versichern: soweit ist man nie gegangen; das, was uns vorgelegt wurde, waren Basteien; das ist schon genug, dass man auf der Gürtelstraße eine Bastei bauen will, wo ein großer Straßenzug sich entwickelt, der mit Gartenanlagen geschmückt ist. Diese sollte in dieser Weise nicht in der Mitte, sondern ganz willkürlich einmal rechts, dann links an den Häusern gezogen werden. Ich glaube, es ist nicht passend, wenn man einen Übelstand übertreibt; aber eine noch gefährlichere Übertreibung liegt in dem so oft aufgezählten Niveauwechsel. Ich bitte wohl aufzumerken. Die Bahn beginnt als Tiefbahn, wird dann Hochbahn und wird dann nur noch ein einzigesmal Tiefbahn; dann bleibt sie Hochbahn. Also von einem vier bis fünfmaligen Wechsel ist nicht die Rede. Bei der Westbahn werden Sie doch keine Hochbahncurve machen und die ganze Gegend dadurch verunstalten wollen. Einer der Herren Vorredner will mit einer Hochbahn anfangen; es liegt hier der Antrag vor: Hochbahn bis zur Czermakgasse, dann Tiefbahn bis zur Währingerstraße, dann wieder Hochbahn. Das ist der Antrag Weitmann; es gibt also auch Herren, die das wollen, denen das besser gefällt. Aber entschieden nicht richtig ist es, dass so oftmaliger Niveauwechsel stattfindet. Ich wiederhole, die Bahn beginnt als Tiefbahn und wird noch einmal Tiefbahn. Wo sind die vier bis fünf Niveauwechsel? Wollen Sie also die Bahn ganz als Tiefbahn führen, so müssen Sie unter mehreren Bächen, darunter drei sehr großen, dem Alserbach, Ottakringer- und Währingerbach, fahren. Das ist keine Kleinigkeit, Bäche wie den Alserbach und Ottakringerbach zu unterfahren. Da kommen Sie in so enorme Tiefen hinunter, dass Sie wirklich Aufzüge machen müssen, wie der Herr Vorredner zugesteht. Wir wollen aber auf dieser Bahn Waggons anlegen, aus denen man ohne

Stufen aus- und einsteigt, um eben den Verkehr zu beschleunigen. Aber die Aufzüge, die da nothwendig wären, sind ein solches Erschwernis des Verkehrs, dass man nicht daran denken soll.

Es ist angeführt worden, dass man beim Heinrichshof so etwas plane. Beim Heinrichshof liegt die Bahn $4^1/_2$ m unter dem Niveau. Das ist gar keine Rede, dass man da drei oder vier Stockwerke hinabsteigt, wie das hier nothwendig wäre. Hier müsste man Thurmhöhen überschreiten, um von oben herunter und von unten hinauf zu kommen. Eine Stadtbahn kann man doch nicht so anlegen, dass man länger braucht, wenn man hinunter und hinaufkommen will, als wenn man die Strecke zu Fuß macht. So etwas ist absolut unausführbar. Dann bitte ich zu berücksichtigen, mit den Kosten müssen wir auch rechnen und fragen, was man dadurch erreicht, wenn man diese Kosten ausgibt. Sie erreichen die Vermeidung des Nullpunktes dort, wo es nicht schadet, denn bei allen Straßen, wo der Verkehr wichtig ist, ist er vollkommen aufrecht erhalten. Es wäre recht schön, wenn man das vermeiden könnte, es lässt sich aber nicht vermeiden. Trotz des Wechsels von Tief- und Hochbahn sind kolossale Gefälle, trotzdem hat man sehr hohe Viaducte am Ausgang der Bahnen nothwendig. Also, wenn man eine Bahn haben will, muss man sie annehmen, wie sie vorgeschlagen ist, dass die Bahn in einer ganz richtigen Weise in der Mitte der Gürtelstraße geführt wird; rechts und links bleiben Plätze für Gartenanlagen und den Straßenverkehr und wenn die Bahn auf Bogenstellungen geht, die etwas eleganter ausgeführt werden, ist keine Verunstaltung in dem Theile, wo eine Hochbahn ist, und wo eine Tiefbahn ist, soll sie überdeckt werden, mithin bleibt eine ganz kurze Strecke, welche mit dem Maximalgefälle überleitet wird.

Gem.-Rath Josef Müller: Wie ich den Text der Projecte der Gürtelbahn gesehen habe, war ich wirklich ganz entrüstet, und nicht nur ich allein, sondern die ganze Bevölkerung der Vororte. Es war, wie es geplant war, gewiss eines der stiefmütterlichst ausgestatteten Projecte.

Nun hat schon der Stadtrath den Projecten ein ganz anderes Kleid gegeben.

Die Futtermauern, die eine ganz entsetzliche Ausstattung gewesen wären, sind vermieden. Man hätte damit ganz einfach die Linienwälle, deren Verschwinden wir so lange erwarteten, näher an die Häuser gestellt. Es wäre der Gürtel weggenommen und ein neuer Gürtel, worauf die Bahn gefahren wäre, wäre hergestellt worden. Es wären nur so viele Löcher als Durchlässe gekommen. Ferner hat man die Strecke im offenen Einschnitt geplant, was geradezu für die Construction und Ausgestaltung der Tod wäre. Man hat den Gürtel mit 40 Klafter projectiert, damit sich die ganze Frequenz hier sammelt; es ist auch schon heute die Frequenz eine derartige, dass die Gürtelstraße mit zehn Meter nahezu zu enge wird.

Nun möchte ich aber besonders auf das Niveau hinweisen, welches jetzt besprochen wird. Ich wäre gewiss auch dafür, wenn es nicht andererseits wieder derartige Nachtheile hätte, dass man die Nivellette derart senke, dass die ganze Gürtelstraße verschont würde.

Wenn Sie sich das als Projectant denken, so müssen Sie die tiefsten Punkte als Anhaltspunkte nehmen. Die tiefsten Punkte sind der Alsbach- und der Währingerbach. Sie müssten den Alsbach unterfahren, denn den Alsbach reconstruieren, das würde eine ganz enorme Auslage machen, und nicht auf hundert, sondern auf viele hundert Meter weit darauf hinzielen, dass man den Alsbach umlegt. Nun haben Sie bei der Elterleinrealität eine Höhe von 12 m in einem Viaduct. Der Alsbach liegt circa 8 m tief, so haben Sie schon 20 m. Von dort müssen Sie mindestens 4 m Ihre Nivellette legen. Wenn Sie also dort hinunter wollten, so müsste von der jetzigen Nivelette aus die Bahn circa 20 bis 25 m tief liegen. Nachdem das Maximum der Steigung 18 Permille beträgt, das ist diejenige Steigung, in welcher man noch mit einer ausreichenden Geschwindigkeit mit so construierten Locomotiven, wie sie hier geplant sind, flott fährt, so ist der Betrieb, wenn Sie die Steigerung vermehren, ein viel schwierigerer, die Fahrgeschwindigkeit eine viel langsamere. Das kann man nicht machen. Wenn Sie daher eine Tiefbahn machen, so würden Sie z. B. auf der Höhe der Gürtelstraße bei der Kreuzgasse eine Station bekommen, die 25 bis 26 m unter dem jetzigen Terrain liegt.

Ich kann mir eine solche Station gar nicht denken; es ist wohl möglich, dass man Aufzüge macht; aber auf eine Distanz von 20 m Aufzüge zu machen und dem Publicum zuzumuthen, dass es da hinuntersteigen soll, ist ein Nachtheil, der sehr schwer in die Wagschale fällt.

Es ist richtig, dass die Gürtelstraße einen unschönen Eindruck machen wird, wenn man eine Hochbahn macht. Man kann aber die Hochbahn so machen, dass alles, was unschön ist, vermieden wird

Ich bin der Ansicht, dass man nicht derartige Bögen mache, die sich in Mäntel auflösen, sondern dass die Stellung in vier Pfeilern hergestellt wird, welche nicht bloß Bogen-Frontseiten, sondern auch Querseiten haben, so dass eine vierpunktige Seitenstellung stattfindet. Ich werde den Antrag stellen, dass in denjenigen Strecken, wo sich die Nivellette derart zum Straßenniveau senkt, dass die Höhe etwa 5, 6 m betragen wird, Eisenconstruction hergestellt wird; denn derartige Viaducte sind immer nützlich, weil die Säulenbreite nahezu dieselbe bleibt und die Höhe gering wird.

Ich werde mir daher erlauben, den Antrag zu stellen, dass in diesen Strecken insbesonders Eisenconstruction herzustellen ist, welche womöglich geräuschlos zu führen wäre, das heißt, dass innerhalb der Eisenconstruction Träger eingeschaltet werden, welche mit isoliertem Materiale versehen sind, so dass das Geräusch und Zittern sich nicht der Eisenconstruction mittheilt, sondern abgeschwächt wird und das Geräusch, welches die Eisenconstruction hervorruft, vermindert wird.

Ich kann nur den Anträgen, wie sie hier liegen, zustimmen. Ich war der erste, welcher eine Beschwerde überreicht hat über die Führung der ursprünglichen Bahn — ich habe sie mit meinen Collegen aus den Vororten vereinbart. Ich habe mit Vergnügen gesehen, dass das Stadtbauamt dieselben Anträge gebracht hat, respective der Referent sie eingebracht hat und der Stadtrath sie vorlegt.

Bei dem Punkte 1 möchte ich eingeschaltet wissen: „Anstatt der projectierten Stützmauern sind Bogenstellungen mit combinierter Eisenconstruction und geräuschloser Fahrt herzustellen." Ferner möchte ich bei Punkt 2 eine kleine Änderung in der Stilisierung beantragen, nämlich anstatt: „Dieser Bahnhof ist in der Weise zu situieren, dass Beginn und Ende desselben in die Mitte der Gürtelstraße fällt", wäre zu setzen: „in der Weise zu situieren, dass die Ein- und Ausfahrt noch innerhalb des Gürtelspiegels liegt und die Führung der Bahn nach beiden Seiten in der Axe des

Spiegels ermöglicht wird". Denn sonst könnte es so aufgefasst werden, weil in der Ausfahrtslinie Curven sind, dass man mit einer großen Contracurve wieder in die Mitte hineinfahren muss. Die übrigen Anträge des Stadtrathes bitte ich Sie anzunehmen.

Gem.-Rath Djörup (zur Geschäftsordnung): Ich beantrage bei diesem Punkte Schluss der Debatte, nachdem noch sechs Herren als Redner vorgemerkt sind.

Bürgermeister: Es ist Schluss der General-Debatte beantragt, die Herren, die zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Das Wort haben noch die Herren Gem.-Räthe: Winkler, Dr. Vogler, Brauneiß, Grünbeck, Eigner, Wimberger, Wünsch, Ritter von Goldschmidt, Ritter von Neumann und der Herr Referent.

Gem.-Rath Winkler: Meine Herren, was wir heute hier besprechen, sind eigentlich nur Wünsche, und ich fürchte sehr, dass sie uns nichts nützen werden. Seit Jahren haben die Vororte, die an der Gürtelstraße liegen, Opfer gebracht, um die Gürtelstraße soviel als möglich zu eröffnen und fahrbar zu machen. Leider ist es oft nicht möglich gewesen, weil die Opfer zu groß waren. Nun schwebte aber das Stadtbahnproject in der Luft, und da hat es geheißen, wenn die Stadtbahn kommt, dann wird auch die Gürtelstraße vollständig eröffnet werden. Nun, ich kenne mich vielleicht in den Plänen nicht so aus wie ein Techniker, aber das kann ich sagen, Schönheit ist das keine, und die Gürtelstraße wie sie heute ist, ist absolut nicht so, wie sie sein sollte. Denn sie bildet ein furchtbares Chaos von Schotterhaufen ꝛc. Nun soll die Stadtbahn gebaut werden, und da sollte man meinen, die erste Sache wäre, die Gürtelstraße auf das richtige Niveau zu bringen und das, was jetzt darauf liegt zu beseitigen. Ich komme da speciell auf das, was mir nahe liegt, nämlich auf den XVII. Bezirk. Man hat gemeint, die Bahn wird als Hochbahn durch die Elterleinrealität geführt werden .....

Bürgermeister: Ich bitte den Herrn Redner, bei der Sache zu bleiben.

Es handelt sich um die Linie Westbahnhof—Heiligenstadt.

Gem.-Rath Winkler: Da kann ich ja von der Gürtelstraße sprechen.

Bürgermeister: Aber nicht vom XVII. Bezirke. Ich bitte Sie dringend, bei der Sache zu bleiben.

Gem.-Rath Winkler: Ich möchte doch wissen, wo ich von der Sache abgewichen bin. Die Elterleinrealität liegt doch im Spiegel der Gürtelstraße und ich war der Meinung, dass sie jetzt eingelöst werden wird. Wenn dies jetzt nicht geschieht, wer soll sie dann einlösen? Die Commune Wien oder ein einzelner Bezirk? Es muss getrachtet werden, dass der Spiegel der Gürtelstraße frei wird. Ich habe aber nirgends gelesen, das dies geschehen soll. Man hat sogar gemeint, dass Pfeiler über den ganzen Weg errichtet werden sollen.

Wie das gemacht werden soll, weiß ich nicht. Auf Nr. 2 Hernalser Hauptstraße steht ein Haus, das soll nebst dem Garten eingelöst werden. Das soll und darf nicht sein. Es ist eine Unmöglichkeit. Der Bahnhof eines so großen Bezirkes kommt hinauf zum Wasserreservoir, wo fast kein Verkehr ist. Vis-à-vis liegt die Landes-Irrenanstalt. Der Bahnhof soll womöglich in die Nähe kommen, wo die größte Verkehrslinie in Hernals ist. Die Haltestelle wird projectiert; dazu ist man gekommen, aber man kann nicht 200 bis 300 Schritte davon den Bahnhof machen, Ich weiß nicht, ob wir Anträge stellen können oder nicht, oder ob wir bloß Wünsche aussprechen können. Aber es muss gestattet sein, das auszusprechen und eine derartige Verschandelung durch die Hochbahn soviel als möglich zu verhindern.

Ich bin der Meinung, die Gürtelstraße muss in ihrer ganzen Breite frei gemacht werden und die Bahn darf nur in der Mitte als Tiefbahn laufen. Ich glaube wohl, es würde speciell bei Hernals etwas schwer gehen. Ich war damals Mitglied der Gemeindevertretung, wie der Alsbach eingewölbt wurde. Die Sohle liegt vier Meter tiefer als das Straßenniveau. Da wird es sich nach dem gegenwärtigen Straßenniveau schwer machen, dass eine Bahn gemacht wird. Ich möchte dafür plaidieren, dass diejenigen, welche gewählt werden als Vertreter der Gemeinde Wien, ihr Augenmerk dahin richten, dass alles, was darauf ist, und speciell die Elterlein'sche Realität, wegrasiert werde, ebenso das Haus Nr. 2 Hauptstraße. Ich bitte, diesem Antrage zuzustimmen.

Gem.-Rath v. Stummer: Nachdem der allgemeine Theil des Absatzes 3 klargestellt ist, könnten wir zur Berathung der einzelnen Punkte übergehen und ich beantrage daher die Wahl von Generalrednern.

Bürgermeister: Ich bitte die Herren, welche mit dem Antrage auf Wahl von Generalrednern einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Ich werde die Herren Redner verlesen, ich bitte mir dann zu sagen, ob die Herren pro oder contra sprechen wollen. (Liest:) Die Herren Gem.-Räthe Dr. Vogler pro, Brauneiß contra, Grünbeck contra, Eigner contra, Wimberger contra, Wünsch pro, Ritt. v. Goldschmidt pro, v. Neumann pro.

Die Herren pro-Redner, die Gem.-Räthe Dr. Vogler, v. Goldschmidt, v. Neumann bitte ich, einen Generalredner zu wählen, die Herren contra-Redner, die Gem.-Räthe Brauneiß, Grünbeck, Eigner, Wimberger ebenfalls. (Geschieht. — Nach einer Pause.) Gewählt ist als Generalredner pro Gem.-Rath v. Goldschmidt, als Generalredner contra Gem.-Rath Grünbeck.

Gem.-Rath Ritt. v. Goldschmidt: Es sind Worte gefallen, von welchen ich bedauere, dass sie von einem Techniker, und namentlich von einem Techniker von der Bedeutung des Herrn Vorredners, ausgesprochen worden sind. Es ist richtig, dass die Gürtellinie manche Nachtheile in Betreff des ästhetischen Anblickes und Ausblickes nach sich ziehen wird. Jede Zeit hat aber ihre Anschauung über Schönheit und Ästhetik, und wenn in früheren Jahren Kunsttempel, Bildergallerien, Kirchen und Museen gebaut worden sind, so empfinden wir in der heutigen Zeit im Anblick einer großen Bahn und eines mächtigen Bahnhofes, als Elemente der Leistungsfähigkeit, respective der gesammten Potenz unserer gesellschaftlichen Einrichtungen einen gewaltigen Eindruck. In dieser Weise müssen wir heute die Ästhetik auffassen. Allerdings ist es unsere Aufgabe, den Anforderungen der Zeit mit möglichster Vermeidung des Unschönen möglichst gerecht zu werden; da bitte ich Sie, meine Herren, sich überzeugt zu halten, dass der Stadtrath wohl gewusst hat, dass in diesem Momente eine große Frage auf dem Spiele steht.

Wir haben uns schon im Stadtrathe sehr ernstlich bemüht, alles das, was hier angeführt worden ist, von allen Richtungen aus in Erwägung zu ziehen, und ich möchte für den Stadtrath zunächst das Zeugnis in Anspruch nehmen, dass er gegen das, was von Seite der hohen Regierung ursprünglich geplant worden

ist, eine bedeutende, eine nennenswerte Verbesserung erzielt hat. Meine Herren! Es ist auch von einem Collegen der anderen Seite gesagt worden: „Macht die Bahn ganz als Obergrundbahn, als Hochbahn."

Das kann doch gewiss nicht ernst gemeint sein, denn die Höhenlage einer Eisenbahn — ich meine die Nivellette einer Eisenbahn — ist begrenzt einerseits durch die Leistungsfähigkeit der Motoren, wodurch nur eine gewisse Steigung möglich ist, und andererseits — und da mögen Sie sagen, was Sie wollen — durch das Terrain. Das in Frage stehende Terrain enthält aber zwei Fixpunkte, und diese Fixpunkte sind der Ottakringerbach und der Alsbach; in diesen Punkten ist das Terrain tief, und daher muss in diesen Theilen die Bahn hoch geführt werden. Von diesen Niveaupunkten stürzt sich dann die Bahn naturgemäß rechts und links in das natürliche Terrain, und so ergibt sich das Profil, welches Ihnen heute vorliegt. Wenn Sie das Längenprofil des näheren betrachten, so wird unter den gegebenen Verhältnissen, unter den gegebenen Verhältnissen, wiederhole ich, ein nicht übergroßer Nachtheil für den Verkehr, für die Bevölkerung und für die Ästhetik erreicht werden.

Meine Herren! Dort, wo die zweite Hochbahnstrecke abschließt, d. h. in der Strecke von der Währingerlinie angefangen, zieht sich die Bahn hinab gegen das Heiligenstädter Terrain, und dort wird gewiss der ästhetische Anblick vollkommen gewahrt sein. Ich erwähne ausdrücklich, dass das, was von Seite des Herrn Collegen Rosenstingl — es sei mir erlaubt, ihn zu nennen, weil ich seine Ausführungen gewöhnlich für sehr beachtenswert halte — angeregt wurde, nämlich die durchgehende Tiefbahn, auch im Stadtrathe von Seite eines sehr geehrten Collegen, Herrn Dr. Vogler, versucht worden ist. Wir haben es erwogen, die Bäche zu unterfahren, haben aber sofort erkannt — ich will Sie mit Ziffern nicht ermüden — dass eine Hebung der beiden Bäche unmöglich ist, und wenn sie möglich wäre, so wäre dadurch ein so minimes Resultat erzielt, dass an eine wesentliche Modification der Trace dort gar nicht zu denken ist.

Was haben wir im Stadtrathe erzielt? Wir haben die Dämme total beseitigt, wir haben die Futtermauern nahezu beseitigt, wir werden dort, wo die Hochbahn projectiert ist, entweder Bogenstellungen oder vielleicht auch eiserne Viaducte haben, und ganz gewiss wird es uns gelingen, zur Zeit der politischen Begehung es durchzusetzen, dass auch solche Constructionssysteme eingeführt werden, welche den Verkehr möglichst geräuschlos sichern.

Ein wichtiges ästhetisches Moment ist das folgende, und das ist nicht zu unterschätzen. Die Bahn wird nach den Regeln der Ästhetik in der Axe des Gürtels in der Axe des Gürtelspiegels laufen. Dort, wo der Gürtelspiegel in gerader Richtung läuft, ist dies selbstverständlich, wo er in gekrümmter Richtung geht, wird dies durchgeführt werden müssen. Auf einen Punkt der Linie will ich Sie aufmerksam machen und das ist jener, an welchem die Station „Michelbeuern" unmittelbar an dem Parke der n.-ö. Landes-Irrenanstalt gelegen ist. Das ist ein Punkt, den ich als den wunden Punkt der ganzen Gürtellinie hinzustellen mir erlaube. Dort sind thatsächlich die größten Schwierigkeiten vorhanden und im Projecte nicht gelöst. Aber auch dort haben wir getrachtet, ein Remedium zu finden, denn wir haben im Stadtrathe gewünscht, und nicht nur gewünscht, sondern wir beantragen und Sie werden Gelegenheit haben, darüber Beschluss zu fassen, dass der Anfang und das Ende des im Einschnitte und in der Krümmung gelegenen Stations-Territoriums identisch werden, d. h. genau zusammenfallen mit den Axen der Gürtelstraße, respective des Gürtelspiegels.

Ich glaube, dass wenn Sie überhaupt eine Eisenbahn in der Gürtelstraße wollen — und darüber haben Sie sich ja ausgesprochen, denn Sie haben das Programm der Regierung angenommen, und das Programm hat nicht nur der Gemeinderath, sondern auch der Landtag und das Parlament angenommen — so müssen Sie auch alle jene Consequenzen mit in den Kauf nehmen, welche in der Führung einer Eisenbahn überhaupt liegen. Es wäre ganz gut möglich gewesen zu sagen: So wenig als wir jemals erlauben werden, unsere Ringstraße zu verunstalten — so wenig erlauben wir unter irgend welchen Umständen, die Gürtelstraße mit einer Bahn zu versehen. Die Eisenbahn längs der Gürtelstraße ist aber heute im Principe genehmigt, und derjenige, der die Bahn will, muss auch die Möglichkeit schaffen, sie irgendwohin zu placieren. Ich bin daher der Meinung, dass wir alle jene Bedingungen, welche wir heute aufgestellt haben, und jene, welche wir vielleicht noch im Laufe der Zeit aufzustellen Gelegenheit haben werden, zu deren einer Collega Müller eine Anregung gegeben hat, annehmen können und hiemit thatsächlich für den Verkehr im Allgemeinen und für die Eisenbahn in der Gürtelstraße insbesondere ein wirklich gutes Werk leisten werden. (Beifall rechts.)

Gem.-Rath Grünbeck: Wenn ich mir zu diesem Gegenstande zu sprechen erlaube, so geschieht es, weil ich ein Vorortevertreter bin und mich doppelt verpflichtet fühle, diese Sache klarzulegen. Wenn Sie die Projecte ansehen, so finden Sie, dass man es beim Ring schön und entgegenkommend macht, so dass ich hoffe, man werde die Stadt Wien nicht verschandeln. Wenn man aber zur Gürtellinie kommt, sieht man, dass geknausert und gespart wird. Sie finden hier in den Einzeichnungen Stützmauern, ganze volle Mauern und riesige Viaducte, nur um etwas zu ersparen. Wenn die Sache so ausgeführt wird, wie sie hier vorliegt, so werden wir über diese Vorlage nicht besonders erbaut sein, und über diese sogenannte segensreiche Arbeit wird man vielleicht manches Wort der Enttäuschung von Seite der Vorortebevölkerung hören. Es muss manches von dem geändert werden, wie es dort steht, und ich stehe nicht, wie der Vorredner Herr Winkler gesagt hat, auf dem Standpunkt der Wünsche, sondern auf dem der Forderungen, weil unsere Kinder und Kindeskinder noch durch viele Jahre für diese Bauten zahlen müssen. Wir sind also berechtigt, der hohen Regierung gegenüber fordernd aufzutreten. Ich habe immer, wenn ich von den großen Bahnbauten gehört habe, geglaubt, dass Wien verschönert wird. Was haben Sie nun? Mitten im Gürtel — ja, wenn es mitten im Gürtel wäre, wäre es schon gut; aber man will ja zum großen Theile wieder davon abweichen — riesige Viaducte, so dass man glaubt, es komme eine Wasserleitung daher. Und dabei alles aus festen Mauern und nicht aus Eisen. Warum wendet man nicht im eisernen Jahrhundert Eisen an? Ich muss darüber erstaunen. Man findet nur einige kleinere Brücken aus Eisen. So habe ich die künftige Stadtbahn nicht erwartet. Eines wundert mich, was man will, und das betrifft den Frachtenverkehr.

Als die neue Tramway den Frachtenverkehr einführen wollte, betreffend der gebrannten Ziegel selbst bei Nachtzeit, haben wir Vororte es abgelehnt, denn die ganze Gürtelstraße würde ein förmlicher Lagerplatz werden und unsere schöne Hoffnung würde verloren gehen. Wenn die Regierung etwas ausführt, ist sie nicht so rigoros wie eine Gesellschaft. Was für ein schöner Park war

vor dem Westbahnhofe, und seitdem die Westbahn in staatliche Verwaltung übergegangen ist, sehen Sie dort ein Meer von Brettern. Es wird auch nicht zur Verschönerung Wiens dienen, wenn überall große Lagerplätze entstehen. Die Vororte sind beim Ministerium eingeschritten — ich glaube, auch Wien hat sich dem angeschlossen — die verschiedenen Steinlagerplätze abzuschaffen, welche kaum ein Meter hoch waren. Jetzt würden aber noch viel ärgere Plätze entstehen. Das ist also auch ein Punkt, welchen die verehrliche Commission ins Auge fassen soll, damit die Gürtelstraße nicht eine ganze Menge von Lagerplätzen bekomme. Das würde ja auch die Stadt nicht verschönern, sonst müsste man in einem Jahrzehnte einen neuen Türkenschanzpark eröffnen, wo das erlösende Wort gesprochen wird: „Macht Wien frei!" Da ich nicht Fachmann bin, will ich nicht auf Detailfragen eingehen, sondern nur bezüglich des XVII. Bezirkes eine Bemerkung machen. Beim XVII. Bezirke soll eine riesige Mauer von sechs Klaftern aufgeführt werden. Glauben Sie, dass das verschönert? Auf dem sogenannten Taussig-Garten ist ein einziges Haus, dessen Einlösung 70.000 bis 80.000 fl. kosten würde, und nicht einmal das will die Regierung einlösen.

Man wird von der Elterleinrealität ein Stückchen wegnehmen und die alten Baracken dort belassen, nebstdem, dass man die alten Linienamtsgebäute an Gewerbsleute vermietet. Dafür kann ich mich nicht erwärmen und ebensowenig wird dies die Bevölkerung thun.

Ein sehr wunder Punkt ist die Haltestelle bei der Burglinie. Diejenigen, die von der Breitenseerstraße und von den Bahnhöfen kommen, müssen bei der Mariahilferlinie einsteigen; das ist nicht recht, wenn man berücksichtigt, dass in diesem Rayon 70.000 Einwohner sind, die eine Berechtigung haben, ihr Verkehrsbedürfnis befriedigt zu sehen. Es ist nicht passend, da zu sparen, und ich werde am Schlusse einen Antrag stellen, dass die Haltestelle anstatt bei der Burglinie bei der Westbahnlinie errichtet werde; das liegt auch im Interesse des VII. Bezirkes und auch auf den XIV. Bezirk ist diesbezüglich Rücksicht zu nehmen.

In dieser Frage lege ich der Commission ans Herz, nicht soviel ans Sparen zu denken, und nicht einen neuen Gürtel, einen lästigen Wall zu schaffen, sondern etwas Geschmackvolles zustande zu bringen, so dass man beim Eintritt aus dem alten in das neue Wien etwas sieht, so dass man sagt: In diesem Decennium wurde etwas Schönes, Praktisches geschaffen, aber nicht solches, wo uns die Nachwelt flucht.

Zum Schlusse erlaube ich mir den Antrag zu stellen, es solle eine Haltestelle an der Westbahnlinie, statt an der Burggasse errichtet werden, ebenso an der Altlerchenfelderstraße. Bezüglich Hernals möchte ich mir die Bemerkung erlauben, dass diese Haltestelle, wie sie im Projecte beantragt ist, angenommen wird.

Stadtbaudirector Berger: Ich habe auf die Ausführungen des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl einiges zu erwidern. Es ist dargestellt worden, als ob die Bahnanlage an der Gürtelstraße in brutaler Weise geführt wird, welche das Erstehen eines Linienwalles nach sich zieht. Ich möchte mir die Bemerkung erlauben, dass da in etwas zu lebhaften Farben geschildert wurde. (Rufe links: Schadet nichts!) Darüber habe ich kein Urtheil. Die Bahn selbst liegt in der Hauptsache im Einschnitte und ist, wie es im Stadtrathe beantragt wurde, zu schließen. Dass die Bahn nicht durchaus im Einschnitte geführt werden kann, dafür ist ein rein constructiver Grund: weil man die Bachcanäle nicht ohneweiters abschneiden kann. Es ist weiter gesagt worden: Wenn der Umbau jedes Canals eine Million kosten würde, so würde es der Gemeinderath bewilligen. Mit einer Million kann man allerdings viel machen, aber ich mache darauf aufmerksam, mit dem Umbau allein ist nicht viel gethan. Es müsste z. B. in der Lerchenfelderstraße der Canal in 20 bis 25 m Tiefe hinuntergehen, und wie sich der ganze Privatbesitz zu einer solchen Unterminierung der Straße stellen würde, das ist auch in Betracht zu ziehen. Weiter ist zu bemerken, dass man solche Bachcanäle, deren Gefälle genau geregelt wurde, nicht ohneweiters stören darf. Drückt man sie hinunter, um die Bahn hinüberführen zu können, so verschlechtert man den heutigen Zustand, da im Unterlaufe ein schlechtes Gefälle ist. Hebt man die Bachcanäle, um mit der Bahn durchschliefen zu können, so verdirbt man das Gefälle in den Vororten so, dass Wasserstauungen und Überschwemmungen eintreten können. An dem Gerinne solcher Bäche zu rühren, ist ein sehr gewagtes Unternehmen, und jeder Ingenieur weicht einem derartigen Vorhaben aus, und ist das der Grund, warum man dort keine Tiefbahn angewendet hat. Wollte man sie anwenden, so müsste man unter die heute bestehenden Objecte gehen. Dann müsste man auch die Consequenzen tragen; um die Nivellette so zu führen wie heute, müsste man so tief gehen, dass man bei der Westbahn vielleicht Stollen von 30 bis 35 m Tiefe bekommt, also sechs, sieben Stock Häuserhöhe. Das ist die weitere Consequenz.

Ich bitte weiter zu beachten: Die Bahn wird in einer 40° breiten Straße liegen. Rechts und links ist die 12 m breite Straße entwickelt, in der Mitte liegt der 24 m breite neutrale Streifen. In diesem liegt die Bahn. Ich glaube, dass dieser Streifen ausschließlich zu Parkanlagen bestimmt sein wird, an geeigneten Stellen vielleicht zu Parkanlagen oder Kinderspielplätzen. Dass dort z. B. Holzniederlagen u. s. f. entstehen, kann ich mir nicht vorstellen. Wenn innerhalb dieses Streifens eine Hochbahn geht und beiderseits Parkanlagen sein werden, so kann ich mir nicht denken, dass das eine Verunzierung der Gegend sein wird, umsoweniger, als eine Bogenstellung und, wie beantragt wird, Eisenconstruction angewendet werden kann. Es wirkt sogar gut, wenn derartige Colonnaden sind, welche gewissermaßen den Hintergrund zu den Kinderspielplätzen und Parkanlagen bilden werden und zu Unterständen dienen können.

Ich halte also dafür, dass der Vergleich von Wiederaufrichtung der alten Stadtmauer und von der Abmauerung der neuzugewachsenen Theile nicht zutreffend ist, da eine solche nicht geplant wird, ebenso wenig ein vier- oder fünfmaliger Niveaueinschnitt, da ein solcher nur zweimal vorkommt und die Strecke, wo diese zwischen Hochbahn und Tiefbahn geplant sind, nicht länger als 200 m ist. Denn zwischen der Neustift- und der Menzelgasse sind nicht mehr als 200 m. Die Neustiftgasse geht darüber, die Menzelgasse schon darunter. Wenn man weiter bedenkt, dass der Gürtelspiegel in der Mitte erhöht werden kann — man kann ihn ganz gut gegen ein, zwei Meter heben — so kann man diese 200 m, wenn sie gar so gräßlich erscheinen, noch immer reducieren bis auf 150, ja auf 100 m, wo dann wieder ein Querverkehr stattfindet. Ich glaube nur bemerken zu müssen, dass die Ingenieure, die dieses Project verfasst haben, doch nicht so brutal vorgegangen sind, wie hier die Auffassung vorherrscht. (Zustimmung.)

Referent (Schlusswort): Ich habe schon bemerkt, dass es ganz genügend ist, was uns von Anfang an auf dieser Bahnstrecke zugemuthet wurde, und dass man die dort bestehenden Übelstände

nicht noch durch Übertreibung vergrößern soll. Ganz unrichtig ist es, dass ein vier- bis fünfmaliger Niveauwechsel stattfinden soll, dass mit so einfachen Mitteln eine Tiefbahn herzustellen wäre, und unrichtig ist es auch, dass diese Strecke überhaupt durchaus als Hochbahn befahren werden könnte. Wir haben keine solchen Betriebsmittel, außer wir machen eine Zahnradbahn, um diese Höhendifferenzen zu überwinden; und ob es zweckmäßig wäre, ungezählte Millionen auszugeben, um alle diese Bäche abzuleiten oder zu reconstruieren, dass sie unterfahren werden können, ist auch eine andere Frage, ob Sie diese sechs Stock hohen Treppen anlegen wollen, um dafür zwei Nullpunkte zu vermeiden, die an Straßen liegen, wo gar kein großer Verkehr ist, während, wie ich ebenfalls schon bemerkte, alle Straßen, welche für den Verkehr wichtig sind, vollständig durchgehen.

Ich wende mich jetzt hauptsächlich gegen den Antrag Rosenstingl, weil er ein Vertagungs-Antrag ist; er lautet: „Wenn es überhaupt möglich ist, die Canäle, resp. die eingewölbten Bäche zu reconstruieren, welche die Tiefbahn kreuzen, so ist die ganze Strecke von der Westbahnlinie bis zum Nussdorfergürtel als Tiefbahn zu führen."

Ja, meine Herren, möglich ist auf der Welt alles! Es ist selbstverständlich, wenn Sie die Häuser niederreißen und diese Bäche irgendwie umlegen — es wird aber nicht so einfach gehen, die Bachsohle so tief zu legen, namentlich in so engen Straßen — technisch möglich ist alles. Wenn Sie also dem zustimmen, so sagen Sie einfach: Wir wollen die Gürtelbahn nicht, denn die Auslagen, die das erfordern würde, kann kein Mensch bezahlen und es ist gar keine Aussicht, dass diese Bahn überhaupt gebaut würde.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie vorläufig um Ablehnung des Vertagungs-Antrages.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter (welcher mittlerweile den Vorsitz übernommen hat): Ich bringe den Antrag des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl zur Abstimmung. Die anderen Anträge bleiben für die einzelnen Punkte vorbehalten, wenn sie vom Herrn Referenten zur Verlesung gebracht werden.

Ich bitte also jene Herren, welche dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Nun bitte ich, mit der Verlesung zu beginnen.

Referent: Ich komme jetzt auf die einzelnen Punkte, welche der Stadtrath für die Durchführung dieser Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt aufgestellt hat.

„a) Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Axe und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen."

Ich glaube, dieser Antrag ist so klar und richtig, dass gegen denselben wohl keine Einwendung stattfinden wird. Hiezu ist nur ein Zusatz vom Herrn Gem.-Rath Winkler beantragt, der lautet: „Die Bahn sei in der Mitte des Gürtelspiegels zu führen, die Realitäten Nr. 1 und 2 im XVII. Bezirke, Hauptstraße einzulösen und die Gürtelstraße in der ganzen Breite zu eröffnen."

Wir können doch unmöglich alle einzelnen Häuser nennen, welche einzulösen sind, um die Bahn in der Mitte zu führen. Deshalb halte ich es nicht für zweckmäßig, diesen einfachen, klaren und präcisen Ausdruck noch durch Details complicierter zu machen. Ich bitte Sie also, Punkt a) ohne irgend einen Beisatz anzunehmen.

Gem.-Rath Gschwandner: Ich möchte eine kleine Abänderung beantragen. Hier heißt es: „möglichst innerhalb des Spiegels". Wäre es nicht möglich zu sagen: „möglichst innerhalb der Axe des Spiegels"?

Referent: Bei einer gekrümmten Strecke ist es schwer, von einer Axe zu sprechen. Wenn man sagt „innerhalb des Spiegels", so ist das ja auch gesagt, dass man möglichst in der Mitte bleiben will; bei Curven ist das manchmal wirklich schwer.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Wenn das nicht der Fall ist, so bitte ich die Herren, welche mit dem Referenten-Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Der Referenten-Antrag ist angenommen.

Damit ist der Antrag Winkler im ersten Theile erledigt, er ist nämlich identisch, er wünscht auch die Bahn in der Mitte des Gürtelspiegels zu führen. Nun wird von Gem.-Rath Winkler der Antrag gestellt, die Realitäten Nr. 1 und Nr. 2 in der Hauptstraße des XVII. Bezirkes einzulösen und die Gürtelstraße in ihrer ganzen Breite zu eröffnen.

Gem.-Rath Winkler (zur Geschäftsordnung). Ich muss nur bemerken, dass die zwei Realitäten vollkommen in der Mitte des Gürtelspiegels liegen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bitte die Herren, welche dem Antrage Winkler zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist angenommen. (Widerspruch.) Ich bitte die Herren, welche einverstanden sind, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Majorität. Ich unterbreche nun die Sitzung auf fünf Minuten. (Nach Wiederaufnahme der Sitzung.) Die Sitzung ist wieder eröffnet, ich bitte den Herrn Referenten, fortzufahren.

Referent: Wir sind bei der Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt angelangt bei Punkt b), der lautet: Das zwischen Kilometer 3 und 3·5 bestehende städtische Wasserreservoir ist einzulösen. Das ist nur eine Folge des Punktes a).

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung? (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: c) Bei der Tracenführung in der Strecke zwischen Kilometer 4 und 4·5 ist die in letzter Zeit festgesetzte Baulinie der Gürtelstraße zu berücksichtigen — da ist eine stilistische Änderung — und demnach die Trace den neuen Baulinien gemäß in die hienach sich ergebende Axe zu verlegen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: d) Gegen die Führung der Bahn über den Grund des städtischen Wasserreservoirs nächst der Lerchenfelderlinie obwaltet gegen dem kein Anstand, dass die dort erforderlichen Wasserleitungsrohr-Verbindungen auf Kosten der Unternehmung hergestellt werden.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: e) Auch in der Strecke zwischen Kilometer 4·8 und 5·1 ist die Bahntrace in die Mitte des Gürtelstraßenspiegels zu verlegen. Das ist nur ein Detail der allgemeinen Bestimmung.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: f) Die Bahnstrecke zwischen Kilometer 2·8 und der Westbahnstraße ist sofort einzudecken. Das ist nämlich am Beginne der großen Linie, wo ein großer Verkehr, ein Markt ist; da ist die Überdeckung der Untergrundbahn gewiss gerechtfertigt.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: g) Für die directe Fortführung der Josefstädterstraße sind entsprechend hohe und breite Durchlässe im Bahnkörper der Gürtelstraße zu schaffen.

Gem.-Rath Ritt. v. Neumann: Ich möchte noch eine Ergänzung haben. Es ist wohl sinngemäß: „Josefstädterstraße und Lerchenfelder Hauptstraße im XVI. Bezirk" zu sagen. Ich beantrage diese Einschaltung.

Referent: Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, dass diese Stilisierung eine Folge davon war, dass damals noch der Bahnhof dort geplant war. Wenn der Bahnhof entfällt, könnte man sagen: In der Strecke Lerchenfelderstraße zur Josefstädterstraße ist eine Gallerie anzulegen.

Stadtbaudirector Berger: Das greift doch der Entscheidung bezüglich des Bahnhofes vor.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bringe zur Abstimmung Punkt g), sodann den Zusatz-Antrag Neumann. Ich bitte jene Herren, welche dem Referenten-Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Ich bitte jene Herren, welche dem Zusatz-Antrage Neumann zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: h) Rücksichtlich der Strecke Kilometer 5·1 bis Kilometer 5·8, woselbst die Gürtelstraße durch die Station Michelbeuern abgeschnitten erscheint, ist das Project dahin abzuändern, dass die Durchführung des inneren Theiles der Gürtelstraße unbehindert auf Kosten der Unternehmung erfolgt und dass auch die Communicationen zwischen dem äußeren und inneren Gürtel ermöglicht werden. Dieser Bahnhof ist in der Weise zu situieren, dass Beginn und Ende desselben in die Mitte der Gürtelstraße fällt.

Das ist eine der allerbösesten Stellen, welche für die Bahn überhaupt projectiert sind.

Es war beantragt, dass der Bahnhof die Gürtelstraße in einer Weise beengt, dass sie geradezu zu einer secundären Straße würde, dass auf der anderen Seite der Bahnhof an die Irrenanstalt anschließt, mit einem Wort, die Straße wäre ganz ungenügend. Es wird also hier gefordert, dass der Bahnhof in die Mitte der Gürtelstraße verlegt werde und die Gürtelstraße rechts und links vom Bahnhof vorüberführt, so dass der Verkehr in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Zu dem Punkte h) ist von Seite des Herrn Collegen Müller eine Ergänzung beantragt worden, nämlich eine andere Stilisierung des Schlusssatzes. Nach „situieren" soll es heißen, dass die Ein- und Anfahrtscurven noch innerhalb des Gürtelspiegels liegen und die Führung der Bahn nach beiden Seiten in die Axe des Spiegels fallen soll. Das ist derselbe Gedanke. Auch der Herr Collega Müller will, dass der Bahnhof in die Mitte der Gürtelstraße kommt.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich muss mir doch noch einmal erlauben, auf die Station Michelbeuern zurückzukommen, und ich möchte doch empfehlen, ob nicht die Alternative möglich wäre, nämlich die gerade Durchführung dieser Strecke — Sie werden sich aus dem Plane erinnern, dass hier eine förmige Abzweigung ist — unter dem Parke des Irrenhauses. Dadurch wäre die ganze Sache aus der Welt geschafft. Denn mit dem, dass man die innere Gürtelstraße frei macht, ist eigentlich auch nicht viel geschehen, es ist nur das Übel etwas weniger schlecht gemacht. Stellen Sie sich diese Gürtelstraße vor. Wenn das durchgeführt wird, so wird die innere Gürtelstraße nicht auf 15, 18, 24 m frei gelassen, sondern es bleibt nur ein kleiner Durchlass frei. Hier kann man mir nicht mit Bächen oder Anlagen kommen. Man könnte eine Strecke hineingehen, die Bahn könnte als Tiefbahn durch den Park durchgeführt werden. Ob die Station Michelbeuern vor oder hinter dem Park sein muss, ist nicht von Bedeutung. Ich möchte überhaupt den Gedanken aussprechen, dass man diese Anlage von Stationen nicht zu seriös nimmt. Es handelt sich nicht um eine Tramway, sondern es ist eine Vollbahn, und täuschen wir uns nicht, es ist zwischen den Zeilen des Erlasses des Handelsministeriums zu lesen, dass dort nur hie und da Personen befördert werden. Diese Bahn ist nicht für den Personenverkehr in dem Sinne, wie wir es auffassen. Diese Bahn dient überhaupt anderen Zwecken und wenn wir dort alle 20 Minuten einen Zug haben, so können wir uns die Finger abschlecken. Das ist das Höchste, was überhaupt geschieht.

Wenn jemand eine Theilstrecke befahren will, so fällt ihm nicht im Schlafe ein, dazu die Stadtbahn zu benützen, weil er möglicherweise 15 Minuten auf den Zug warten muss, und wenn er zu einem Weg, der 20 oder 25 Minuten weit ist, 20 Minuten auf einen Zug warten muss, so setzt er sich lieber auf die Tramway und fährt zu diesem Punkte oder geht sogar.

Diese Linie hat nur den Zweck, diejenigen, die von Punkten draußen wieder weit hinausfahren wollen, zu befördern. Ich weiß aber nicht, ob soviele Personenzüge eingeschaltet werden, wie sie jetzt auf der Verbindungsbahn eingeschaltet sind. Die Stadtbahn ist nicht in dem Sinne gedacht, wie wir sie uns vorstellen, wie die Londoner oder Berliner Stadtbahn ist, wo alle zwei bis drei Minuten ein Zug fährt, darum schreckt es mich nicht, wenn ich vielleicht zu einer solchen Station fünf Minuten gehen muss. Diese Stationen haben für mich eine ähnliche Bedeutung, wie die Hauptstationen, wenn ich eine weite Strecke fahren will. Wenn ich in die Nähe fahren will, so fahre ich mit dieser Bahn gar nicht, das fällt mir nicht ein. Ich muss bei dieser Gelegenheit, weil ein Punkt, der von der Tiefbahn spricht, nicht enthalten ist, darauf zurückkommen. Ich weiß nicht, ob mich die Herren absichtlich falsch verstanden haben oder nur bona fide. Ich habe nicht mit einem Worte gesagt, dass wir einen dieser Bäche unterfahren sollten. Nur in diesem Falle würde jene Tiefe herauskommen, die uns hier wie der Teufel an die Wand gemalt wird. Das ist mir imputiert worden, damit man ein Argument gewinnt. So sollte man nicht kämpfen. Man sollte überhaupt die Dinge mit Ernst besprechen. Damit imponiert man mir nicht, wenn der Herr Referent von einer Zahnradbahn spricht und Witze macht. Damit lasse ich mir nicht imponieren, man muss mir mit Ziffern kommen.

Auf dem Stadtbauamt habe ich mir von Herrn Thalhammer die Coten dieser Bäche geben lassen wollen; wenn ich diese bekommen hätte, so hätte ich nicht ein Wort gesprochen. Ich will ja nicht mit dem Kopfe durch die Wand, ich will über den Bach hinweg, und wenn man etwas nur will, so geht manches in der Welt. Es geht, dass man einen Canal nicht eiförmig in

die Höhe baut, es geht, dass man einen Canal drückt, wenn es sich um 30 bis 40 cm handelt, es geht auch vielleicht . . .

Vice-Bürgermeister Dr. Richter (unterbrechend): Herr Redner kommen auf einen Umstand zurück.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich bitte, das hängt damit zusammen, weil ich die Station Michelbeuern nur dann als Tiefbahnstation nehmen kann, wenn die Tiefbahn im Princip angenommen wird. Ich möchte schon bitten, dass mir das Wort gestattet werde.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bitte, die Ausführungen über die Führung des Baches sind, glaube ich, schon verspätet. Bitte sich an den Gegenstand zu halten.

Gem.-Rath Rosenstingl: Aber es wird ja wieder vorkommen. Die Bäche bilden ja keinen Programmpunkt, darum muss es mir gestattet sein, das einzuschalten, damit man mich nicht als einen Menschen hinstellt, der nicht früher darüber nachdenkt, was er redet. Es ist mir nicht eingefallen, in die Tiefe hinunter zu gehen, sondern ich habe gehört, dass der Alsbachcanal circa 8 m mit der Sohle tief liegt, und ich habe gesagt — die Herren werden sich erinnern — wenn eine Umlegung Millionen kosten würde oder sie wegen des ohnehin geringen Gefälles nicht möglich ist, begebe ich mich jedes Wortes. Aber ich will, dass das ganz genau constatiert werde, dass man mir präcise sage: Es ist unmöglich, bei der Lerchenfelderlinie hinunter zu gehen, bei der Währingerlinie hinunter zu gehen, über den Alsbach hinüber zu gehen. Wenn man mir das sagt, so glaube ich es und bin zufrieden. Ich weiß es aber nicht, man hat uns nichts in die Hand gegeben; wir haben jetzt erst während der Sitzung den Motivenbericht des Bauamtes bekommen; man kann ja das nicht aus den Ärmeln schütteln, uns stehen ja die Daten nicht zur Verfügung. Ich verlange nichts Ungerechtes, aber man soll nicht Witze machen und uns nicht mit Argumenten kommen, mit 30, 40 und 50 m u. s. w. Bleiben wir einfach ernst und sagen wir, so und soviel beträgt die Tiefe, das und das können wir also nicht machen, und damit werden wir uns zufrieden geben.

Referent: Ich will constatieren, dass sich der verehrte Herr College Rosenstingl sehr im Irrthum befindet, wenn er glaubt, dass ich über ihn einen Witz machen wollte. Ich habe wörtlich gesagt, technisch ist alles möglich, es ist gar kein Zweifel, dass man diese Bäche in der Tiefe unterfahren oder die Bahn auch über die Bäche führen könnte. Aber wie die Bäche jetzt existieren, wenn man diese ungeheueren Kosten nicht anwenden will, die Bäche zu verlegen, müsste man die Bahn so tief anlegen, dass man circa 26 bis 30 m hinabsteigen müsste. Das ist ungefähr 5 bis 6 Stockwerke. Diesen Passus mit der Zahnradbahn habe ich nicht in Bezug auf die Tiefbahn gebraucht, sondern in Bezug auf die Hochbahn, die auch angeregt worden ist. Herr Rosenstingl kennt die Niveauverhältnisse sehr genau und wird zustimmen, dass, wenn man mit Hochbahn anfängt, man gegen Nussdorf eine Rutsche bekommt, die man nur mit einer Zahnradbahn überwinden könnte.

Gem.-Rath v. Stummer: Der geehrte Herr Vorredner hat den Wunsch geäußert, man solle die Station Michelbeuern in den Untergrund verlegen. Ich bitte doch recht sehr, zu bedenken, wir haben auf der ganzen Strecke gar keine Frachtenstation. Der Herr Vorredner hat gesprochen von dem Personenverkehr, wir müssen trachten, eine Station zu bekommen, wo wir Frachten auf- und abladen können; das gestaltet sich bei dieser Anlage sehr gut, weil wir in dem Dreieck nördlich oberhalb verschiedene Depots und Abladeplätze schaffen können. Wir müssen für die Industrie auch sorgen, wir sorgen zu wenig für das Geschäft und das soll auch berücksichtigt werden. Meiner Ansicht nach liegt die Station hier am allerbesten. Was beantragt ist, dass die Commission auf der rechten Seite auch den Gürtel durchführt, ist ganz richtig und wir wollen das verlangen, aber eine Abänderung der Station halte ich für schädlich aus geschäftlichen Rücksichten, und das müssen wir doch auch berücksichtigen. Wenn wir gar keine Station haben, wo wir Frachten auf- und abladen können, was wollen wir dann mit der ganzen Linie, wenn wir nur auf den Personenverkehr rechnen? Das halte ich für unrichtig; ich möchte daher bitten, lassen wir die Station wo sie ist; sie ist sehr gut situiert. Wir müssen auf das Geschäft Rücksicht nehmen, die Bewohner dieses Theiles müssen einmal eine Station bekommen, wo sie die Frachten auf- und abladen können. Das ist ein außerordentlich wichtiger Punkt. Wir könnten die Station in den Untergrund verlegen, aber praktisch ist es nicht; ich muss sagen, vom geschäftsmännischen Standpunkte wäre das ein großer Nachtheil, und ich bitte, die Station so zu acceptieren, wie sie geplant ist.

Gem.-Rath Josef Müller: Es existiert eine Station Michelbeuern. Bei dieser Station ist ein ziemlich scharfer Winkel der Gürtelstraße. Diesem Winkel kann die Station Michelbeuern nicht folgen, weil sie den Radius nicht einhalten kann. Es ist dort eine sanfte Curve eingeschaltet; dadurch wird die ganze Station gegen den Irrenhausgarten gedrängt, so dass die Straße nicht mit 12° freibleibt, sondern ein Platz von 20 bis 30° zwischen der Gürtelstraße und der zukünftigen Station Michelbeuern freibleibt, dort soll ein Garten gepflanzt werden. Nun ist geplant, dass an der Gürtelstraße, welche an der Stelle um das doppelte verbreitert wird, was gewiss nicht zum Nachtheile sein wird, ein Gürtel angelegt wird, so dass die innere Gürtelstraße ihre wirkliche Fortsetzung durch den Irrenhausgarten findet. Es ist das eine Anlage, welche gewiss nicht unschön sein wird, nachdem der Theil hinter der Station als Gartenanlage dienen wird. Die Zufahrt in einer offenen Station ist viel bequemer für den Frachten- und Personenverkehr und viel besser als in einer Untergrundbahn. Die Station in einer Untergrundbahn, wo viele Züge verkehren, ist derart mit Rauch angefüllt, dass ein förmlicher Rauchfang entsteht, während, wenn die Bahn in einer offenen Linie fährt, der Rauch sich verflüchtigt. Wenn man es so machen wird, wie es der Herr Gem.-Rath Rosenstingl befürwortet, so müsste die Station viel weiter gegen das Irrenhaus führen, dadurch müssen Sie die Strecke schon von der Elterlein'schen Realität abzweigen, und Sie bekommen eine Strecke in der Hochbahn, welche nicht parallel zur Gürtelstraße ist. Sie müssen den Weg quer über die Gürtelstraße, über die Häuser hinüberführen, und das ist gewiss unschön. Ich finde, dass die Anlage der Station Michelbeuern in einem offenen Einschnitt, nachdem beiderseits eine Gartenanlage möglich und wirklich ausführbar ist, und nachdem die Gürtelstraße auf das doppelte verbreitert wird und die Bahn auf eigene Kosten die Verantwortung übernimmt, die Verbindung herzustellen, den Verhältnissen entsprechen würde, und ich würde bitten, das anzunehmen.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Ich weiß nicht, welche Vorstellung sich die Herren von dieser Bahn machen, aber was ich hier höre, übersteigt meine Begriffe. Ich höre von einem Frachtenbahnhof sprechen. Ich glaube, der Herr Stadtbaudirector und der Herr Referent werden zugeben, dazu, von einem Frachtenbahnhofe zu reden, gehört viel Phantasie. Der Herr College v. Stummer möge mir das verzeihen. Woher sollen Frachten kommen? Ich

bitte mir nur ein Geschäft zu nennen, welches dorthin Frachten expedieren wird. Frachten kommen entweder auf die Vorortelinien oder auf die großen Bahnen. Wenn Frachten auf den großen Wagen aufgeladen werden müssen, so ist es vollständig gleichgiltig, wie weit sie zu fahren haben, ob eine Viertelstunde oder eine Stunde. Man muss die Geschäfte kennen, um zu wissen, dass dort gewiss kein Frachtenverkehr sein wird. Es ist von Rauchbelästigung gesprochen worden. Hoffentlich werden die Maschinen nicht mit jenem Dampf fahren, wie er auf der Verbindungsbahn erzeugt wird. Hoffentlich wird man mit Coaks heizen. Mit Kohlen zu heizen, wäre der größte Wahnsinn. Wenn der Herr Gem.-Rath Rosenstingl einen Antrag vorlegt, werde wenigstens ich für ihn stimmen. Meine Herren! Die Irrenanstalt — es ist schade, dass Herr Landtags-Abgeordneter Dr. Richter heute Vorsitzender ist und sich daher an der Debatte nicht betheiligen kann — wird noch solange stehen, dass wir alle zusammen es nicht erleben werden, dass sie wegkommt. So ist die Sache, und so ist sie auch heuer im Landtage besprochen worden. Ja, Herr Gem.-Rath Matzenauer wird das bestätigen, weil er, wie ich glaube, selbst das gesagt hat. (Gem.-Rath Matzenauer: Ja!) Also, meine Herren, das sind Phantasien und mit solchen Dingen befasse ich mich nicht gerne. Ich bitte also, dass Herr Gem.-Rath Rosenstingl seinen Antrag stilisiere und dann werden wir dafür stimmen.

Gem.-Rath v. Neumann: Meine Herren! Die Station Michelbeuern wird eine wesentliche Umgestaltung erfahren durch den Antrag, es sei eine Station bei der Alserstraße zu errichten. Jetzt ist die Station Michelbeuern combiniert aus einem Rangierbahnhof und der Personenstation Czermakgasse, wogegen die Hernalser Hauptstraße als Hauptzufahrtsstraße keine Haltestelle für den Personenverkehr erhalten soll. Nun ist ein Antrag gestellt worden, der auch angenommen werden dürfte, an der Alserstraße bei der Ausmündung auf die Gürtelstraße eine Personenstation zu errichten. Wenn das geschieht, wird sich die Station Michelbeuern wesentlich umgestalten und eine andere Configuration annehmen. Jedenfalls steht fest, dass man Haltestellen dort machen soll, wo Hauptstraßenzüge einmünden und das sind die Stellen Hernalser- und Ottakringerstraße. Die Haltestelle in der Alserstraße wird jedoch die Frage der Errichtung einer Station Michelbeuern tangieren.

Es ist übrigens geradezu unerklärlich, dass man dort, wo keine Straßenverbindungen bestehen, solche Hauptstationen anlegen will. Ich bin überzeugt, dass den Wünschen des Herrn Gem.-Rathes Rosenstingl durch diesen Antrag zugleich Rechnung getragen werden wird, denn man wird sich dann sagen müssen, es hat keinen Sinn, einen so großen Bahnhof dort ferner noch zu errichten, wo weder von außen, noch von innen eine Hauptverkehrsstraße ausmündet. Meine Herren, das scheint mir überhaupt eine eigenthümliche Geschichte von Haus aus, und ich habe darüber einen Witz gehört mit Rücksicht auf das Irrenhaus, den ich nicht wiederholen will, aber er war berechtigt. (Gem.-Rath Dr. Lueger: Er ist wohl naheliegend.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Der Herr Referent hat das Schlusswort.

Referent: Ich hoffe, dass keine Opposition gemacht und der Antrag des Stadtrathes angenommen wird, wie er gestellt ist; denn die Station Michelbeuern ist gegenwärtig so situiert, dass nach keiner Seite hin eine Belästigung stattfindet. Wenn man die Berliner Stadtbahn kennt, so weiß man, dass dort die Stationen in noch viel engeren Straßen sind und zwar bei einer Hochbahn, und hier ist keine Hochbahn, und ist rechts und links viel mehr Raum als in Berlin; die Gürtelstraße wird enorm verbreitert, und es ist gewiss ein sehr großer Vortheil, wenn diese schönen Anlagen, die rechts und links vom Bahnhofe sind, bequem befahren werden können. Es ist auch keine Gefahr, dass rechts oder links nur ein schmaler Weg sein wird, sondern es werden breite Straßen sein wie die übrigen Straßen, und ebenso breit wie die Gürtelstraße an anderen Stellen. Ich bitte Sie daher, für den Antrag des Stadtrathes zu stimmen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Gegen den Referenten-Antrag ist folgender Gegen-Antrag vom Herrn Gem.-Rath Rosenstingl gestellt worden:

„Es ist die Verlegung der Station Michelbeuern in den Untergrund längs dem Irrenhausparke und die Abänderung der Richtung der Trace als gerade Fortsetzung in Aussicht zu nehmen."

Die Herren, die diesem Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. (Geschieht.) Das ist mit 21 gegen 17 Stimmen abgelehnt. (Rufe: Wir sind nicht beschlussfähig!) Bitte zu zählen. (Das Ergebnis der Zählung ergibt, dass 49 Gemeinderäthe anwesend sind.)

Gem.-Rath Dr. Lueger (zur Geschäftsordnung): Es ist verkündet worden 17 gegen 21. Anwesend sind, wie ich gehört habe, 49. Nach dem Statute, nach unserer Geschäftsordnung kann ein Beschluss nur von der Majorität der Anwesenden gefasst werden. Es müssen also für den Antrag mindestens 25 stimmen, es ist also eigentlich kein Beschluss zustande gekommen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich muss sehr bitten, für den Antrag Rosenstingl war die erforderliche Anzahl nicht zu finden, also ist er abgelehnt. Zur Abstimmung gelangte der Antrag Rosenstingl. Derselbe hat die Majorität nicht erlangt, nun kommt der Antrag des Referenten zur Abstimmung.

Gem.-Rath Rosenstingl (zur Geschäftsordnung): Es ist mir gesagt worden, dass man sich gewehrt hat, dass das als Fixum eingestellt werde. Ich habe vielleicht ein schlechtes Wort gebraucht, ich habe gemeint, dass das als Studie in Aussicht zu nehmen sei. Ich will das nicht als Definitivum hinstellen und bitte, dass dies als Zusatz-Antrag angesehen werde.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wenn die Versammlung einverstanden ist, bringe ich diesen Antrag als Zusatz-Antrag zur Abstimmung. Jetzt bringe ich den Referenten-Antrag zur Abstimmung, jedoch nur bis zu den Worten „ermöglicht werden" (liest): „Rücksichtlich der Strecke Kilometer 5·1 bis Kilometer 5·8 u. s. w., dass auch Communicationen zwischen dem äußeren und inneren Gürtel ermöglicht werden".

Für den Schluss liegt ein Gegen-Antrag vor. Wünscht jemand das Wort? Wenn dies nicht der Fall ist, bitte ich jene Herren, welche damit einverstanden sind, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Gegen den Schluss kommt zur Abstimmung der Gegen-Antrag des Herrn Gem.-Rathes Josef Müller, welcher lautet: „Dieser Bahnhof ist in der Weise zu situieren, dass die Ein- und Abfahrt-Curven noch innerhalb des Gürtelspiegels liegen und die Führung der Bahn nach beiden Seiten in der Axe des Spiegels ermöglichen wird." Bitte jene Herren, welche diesem Gegen-Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Nun kommt zur Abstimmung der Zusatz-Antrag des Gem.-Rathes Rosenstingl: „Es wäre zu studieren, ob nicht die

Verlegung der Station innerhalb Michelbeuern in den Untergrund u. s. w. Ich bitte jene Herren, welche dem Antrage in der Fassung zustimmen, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Ich bitte fortzufahren.

Referent (liest): i) Anstatt der bei Kilometer 4·0 bis 4.7 und 6·4 bis 7·0 projectierten Stützmauern sind Bogenstellungen zur Erleichterung des Verkehrs anzubringen. Ich glaube, es ist begründet, dass wir bestrebt sind, diese Basteimauern zu entfernen und dafür etwas Angenehmeres zu bieten.

Zu Punkt i) ist ein Antrag des Gem.-Rathes Müller eingebracht worden, welcher lautet, anstatt einfacher Bogenstellungen" zu sagen: „Bogenstellungen, combiniert mit Eisenconstructionen und geräuschloser Fahrt."

Gem.-Rath Wünsch: Ich habe mir, meine Herren, das Wort erbeten, um gegen die Fassung, wie sie hier stilisiert ist, zu sprechen. Es hat ein Collega, welcher früher gesprochen hat, bereits in sehr drastischer Weise und eclatant nachgewiesen, dass die ganze Gürtellinie eigentlich den Erwartungen der Vorortebewohner absolut nicht entspricht. (Rufe: Sehr richtig!) Es war eine große Enttäuschung, die die Vorortebewohner erfahren haben, denn das Bedürfnis eines Verkehrs, wie er auf dieser Bahn sich entwickeln wird, besteht in den Vororten absolut nicht. Dagegen besteht aber das Bedürfnis, aus den Vororten in das Centrum der Stadt zu kommen. (Rufe: So ist es!) Diesem Bedürfnisse ist mit den Linien, wie sie vorliegen, nicht abgeholfen. Wir haben uns der Enttäuschung gefügt. Nun kommt aber eine zweite Enttäuschung, und diese zweite Enttäuschung, die sehr bitter ist, liegt in den Details, welche hier in den Plänen enthalten sind, welche vor Ihnen liegen: die Art und Weise, wie die Bahn durch unsere Gürtelstraße geführt werden soll. Ich kann Ihnen sagen, die Vorortebewohner sind stolz auf ihre Gürtelstraße. Es ist das Schönste, was sie haben. Ein großer Luftraum, und es sind große Opfer gebracht worden, um dieselbe zu schaffen. Sie wird sich wohl auch ferner noch weiter entwickeln und wird der Stadt Wien zur Zierde gereichen. Aber was geschieht jetzt? Man wollte einen Linienwall, den wir zu demolieren erst im Begriffe sind, in die schöne Gürtelstraße, die eine Zierde der Stadt sein soll, hineinlegen. Es ist wohl allerdings gesagt worden, dass man das alles mildern kann, dass man Gartenanlagen machen wird, dass man vielleicht das Terrain gewissermaßen landschaftlich gruppieren wird. Aber, meine Herren, seien Sie überzeugt, die Schönheit der Gürtelstraße ist dadurch entschieden zerstört, gleichviel, ob die Bahn nun auf Eisenconstruction gemacht oder auf Bögen aufgeführt wird, oder auf Stützmauern gar, was das größte Unglück wäre, zu dem es hoffentlich nicht kommen wird.

Machen wir uns wenigstens Hoffnung, dass die Commission in dieser Beziehung ihren vollen Einfluss wird geltend machen, dass den ästhetischen und Verkehrsrücksichten auf der Gürtelstraße dadurch Rechnung getragen wird, dass diese Stützmauern überhaupt auf der Gürtelstraße vermieden werden, nicht, wie es im Antrag heißt, bei Kilometer so und soviel, sondern im allgemeinen.

Ich würde Sie bitten, zu beschließen, dass in allen jenen Strecken, wo auf der Gürtelstraße die Bahn als Hochbahn geführt wird, dieselbe auf Bogen zu führen sei. Wir haben damit wenigstens die Beruhigung, dass man nicht, wenn man auf Fehler in den Plänen kommt, uns sagt: Da, wo wir Bögen haben machen wollen, werden nun Stützmauern gemacht. Wir haben dann wenigstens unsere Schuldigkeit gethan und unsere Wünsche geltend gemacht.

Ich bitte, diesen Punkt folgendermaßen zum Antrage zu machen: In allen jenen Theilen der Gürtellinie, wo die Bahn auf der Gürtelstraße als Hochbahn geführt wird, sind aus ästhetischen und Verkehrsrücksichten Bogen- oder Eisenconstructionen anzuwenden.

Referent: Ich erlaube mir zu bemerken, dass gewiss für jeden, der die Anträge liest, es einen befriedigenden Eindruck machen wird, wenn man in das Detail eingeht und ganz genau die Strecke bezeichnet, in welcher Verbesserungen möglich sind. Ich habe mich genau überzeugt, dass außer diesen Strecken, die in der Vorlage angegeben sind, nämlich von Kilometer 4 bis 4·7 und 5 bis 5·7 und 4·4 bis 7 keine Strecke so gelegen ist, dass sie geeignet wäre, überhaupt solche Constructionen zuzulassen, wie vorgeschlagen wird. Es ist gewiss unser Bestreben, dass auf der Gürtelstraße die Bahn so schön als möglich ausgeführt wird, das heißt, dass die höheren Theile Bogenstellungen bekommen, was gewiss ästhetisch, sehr vollkommen wirkt. Dort sind keine eisernen Säulen mehr möglich wie beim Kinderpark, denn es müssten eiserne Säulen gemacht werden wie bei der Rotunde. Es handelt sich um ganz kolossale Höhen, darum ist der Antrag wie er vom Collegen Müller ergänzt wird, ganz richtig. Eisenconstructionen sind dort am geeignetesten, wo zu geringe Höhen vorhanden sind, um ästhetisch wirkende Bogenconstructionen auszuführen. Wo aber die Höhe vorhanden ist, wird immer eine Bogenconstruction edler und vornehmer wirken als eine plumpe Eisenconstruction. Denn solche Eiseneonstructionen werden plump und unschön. Ich möchte daher bitten, diesen Antrag, wie er von dem Stadtrathe vorgeschlagen und vom Collegen Müller ergänzt wurde, anzunehmen, weil darin gewiss alles enthalten ist, was berücksichtigungswert ist und es einen besseren Eindruck macht, wenn man in die Details geht, als wenn man etwas allgemeines ausspricht.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich habe zu diesem Punkte nichts weiter zu erwähnen.

Gem.Rath Dr. Linke: Bezüglich der Eisenconstruction erlaube ich mir ein Bedenken auszusprechen. Es ist die Eisenconstruction jedenfalls da angezeigt, wo die Gürtelstraße die normale Breite hat. Aber da, wo die Verengung der Gürtelstraße stattfindet, muss man berücksichtigen, dass eine Eisenconstruction für eine Eisenbahn mit einem solchen Geräusch verbunden ist, welches eine totale Entwertung der angrenzenden Häuser zur Folge hat.

Ich weise aus der Lectüre auf den Fall der Railway Elevated in New-York, Broadway hin, welche bekanntlich auch eine breite Straße ist, vielleicht breiter als die Gürtelstraße. In ihrem engeren Theil hat sich die Eisenconstruction nicht bewährt.

Es sind da derartige Processe enstanden, dass die Railway den Betrieb geradezu einstellen wollte. Ich bin in dieser Beziehung ein Laie, aber ich muss diese Bedenken aussprechen und es mögen die Fachleute dieselben beurtheilen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Da niemand mehr vorgemerkt ist, ist die Debatte geschlossen.

Referent (zum Schlusswort): Ich will nur das noch erwähnen, dass der Antrag des Collegen Müller jedenfalls berücksichtigungswert ist. Ich thue es sehr ungern, dass ich Anträge, welche der Stadtrath formuliert hat, in einer anderen Form zur Annahme vorschlage, aber die Sache ist so flüchtig und unter

so schwierigen Verhältnissen zustande gekommen, dass ich mich als Referent gerne füge, wenn hier Verbesserungen noch möglich sind. Ich bin sehr dafür, dass alles geschieht, um diese Bahn auf der Gürtelstraße thunlichst ästhetisch durchzubilden und muss betonen, dass es wünschenswert ist, dass in allen Strecken, wo überhaupt eine gewisse Höhe vorhanden ist, die Bogenstellungen eingeführt werden, während in allen anderen Strecken, wo diese Höhe nicht vorhanden ist, Eisenconstructionen gewählt werden.

Ich kann nur diesen Antrag, wie er hier gestellt wurde, befürworten und möchte den Herrn Collegen Müller bitten, seinen Antrag vielleicht dahin zu modificieren, dass er sich nicht bloß auf diesen Kilometer beziehe, sondern, dass überhaupt auf allen jenen Strecken, wo eine Bogenconstruction nicht möglich ist, die Eisenconstruction zu wählen ist. In dieser Strecke, von Kilometer 6·4 bis 7, ist aber die Bahn so hoch, dass die Bogenstellung und nicht die Eisenconstruction hineinpasst.

Gem.-Rath J. Müller (zur Abstimmung): Ich bin damit einverstanden, dass nicht bloß hier, sondern im allgemeinen eine combinierte Ausführung der Bogenstellung und Eisenconstruction mit geräuschloser Fahrt hergestellt werde.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wir schreiten zur Abstimmung. Es gelangt zunächst zur Abstimmung der Gegen-Antrag Wünsch, welcher lautet: In allen jenen Theilen der Gürtellinie, wo die Bahn auf der Gürtelstraße als Hochbahn geführt wird, sind aus ästhetischen und Verkehrsrücksichten Bogenstellungen anzubringen oder Eisenconstructionen. Wenn dieser Antrag abgelehnt wird, so kommt der Antrag des Herren Referenten zur Abstimmung und der Antrag Müller als ein besonderer Zusatz-Antrag. Ich bringe zur Abstimmung den Antrag Wünsch.

Jene Herren, welche demselben zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Gem.-Rath Wünsch: Der Zusatz-Antrag Müller kann auch bei meinem Antrag kommen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Sache ist erledigt. Der Antrag Wünsch fasst auch den Antrag Müller in sich.

Gem.-Rath J. Müller: Ich habe beantragt: Mit geräuschloser Fahrt. Das ist sehr wichtig.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es kommt also noch zur Abstimmung der Zusatz nach Eisenconstruction zu setzen: „mit geräuschloser Fahrt". Bitte die Herren, welche demselben zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: k) Für die bereits bestehenden drei Durchlässe im Terrain des Heiligenstädter Bahnhofes sind mindestens zwei Durchlässe in entsprechender Weise aufrecht zu erhalten.

Dieser Heiligenstädter Bahnhof liegt nämlich unmittelbar an der Franz Josefs-Bahn. An der Nussdorferstraße rechts liegt diese Anlage, links ist ein Steilraum über den ohnedies kein Verkehr möglich ist. Trotzdem ist es wünschenswert, dass doch mindestens zwei Durchlässe belassen werden, um in den Vordergrund zwischen die Bahn und die Donau hineinzukommen. Bitte daher, diesem Antrage zuzustimmen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? Angenommen.

Referent: Es folgt Punkt l). Da ist eine etwas andere Stilisierung: Es ist anstatt der vorgeschlagenen Dispositionen der Haltestelle Lerchenfelderlinie quer vor der Josefstädterstraße eine Haltestelle zwischen der Josefstädter- und Lerchenfelderstraße und ferner eine solche an der Ausmündung der Alserstraße in die Gürtelstraße anzulegen.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich muss schon bitten, dass die Herren den Punkt nach der Vorlage acceptieren. Die Anlage der Station hier soll heißen: Lerchenfelderlinie-Station und nicht Josefstädterstraße; das ist nicht entsprechend den Terrainverhältnissen gesetzt. Wenn man diese Station verschieben würde, so bekäme sie ein Gefälle von 18 Permille; das Gefälle müsste abgeändert werden, und wir bekämen die Bahn auf der Seite, wo die Bogenstellungen viel höher und die Gefällsverhältnisse viel ungünstiger werden. Ich muss Sie daher aus rein technischen Motiven bitten, die Station zu belassen, wo sie ist. Was die Communication betrifft, ist sie auch günstig, wir haben sowohl von der Lerchenfelderstraße als von der Josefstädterstraße den Zugang; auch bekommen wir zu jeder Station einen separaten Zugang. Ich weiß nicht, wieso da die Communication schlecht sein sollte, aber die Verlegung der Station würde außerordentlich schlechte Gefällsverhältnisse verursachen, und ich muss Sie daher ersuchen, sie dort zu belassen, wo sie geplant ist.

Gem.-Rath Ritt. v. Neumann: Ich muss meine Verwunderung ausdrücken, dass Collega v. Stummer eine Verbesserung, welche für die Verkehrsverhältnisse der Bezirke Josefstadt und Neubau nothwendig ist, perhorresciert und die bequeme Führung einer Bahntrace als Hauptsache hinstellt. Für mich wird die Bahn wegen der Bewohner und des Verkehres gebaut und nicht für die Ingenieure so geplant, damit sie bequemer diese Bahntrace ausführen können. Nun bitte ich, sich diese Situation anzusehen. Die Verzögerung, welche das Referat über Abänderung der Baulinie der Gürtelstraße erfahren, ist möglicherweise die Ursache, dass die Projectierung unzweckmäßig stattgefunden hat. Die Ingenieure haben auf die frühere Baulinie projectiert und den Bahnhof sohin an der allergünstigsten Stelle beantragt, quer vor die Hauptstraße, womit die Josefstädterstraße mit einer Barrière abgebaut werden sollte. Unsere Hauptstraße geht nicht direct auf die Lerchenfelderstraße, und doch ist ein Verkehrszug nach dieser Richtung unerlässlich. Nun soll nach dem Stadtrath-Antrage die Station nach der Lerchenfelderstraße hin verschoben werden, womit es möglich wird, Bogenstellungen in den Fluchten der beiden Hauptstraßen des VIII. und XVI. Bezirkes auszuführen, und der Bahnhof kommt dann zwischen die Josefstädter- und Lerchenfelderstraße an die richtige Stelle, so zwar, dass sowohl von dem äußeren Bezirk der Verkehr nach innen, wie die Benützung des Bahnhofes für alle Straßenzüge ermöglicht wird, combiniert mit dem Antrage, eine zweite Station an der Alserstraße zu errichten, und zwar an der Einmündung der Hernalser- und Ottakringerstraße in die Gürtelstraße.

Es erreichen damit die Bezirke VII, VIII, IX, XVI und XVII Aufsteigstationen. Im Stadtrathe wurde dieser Vorschlag sofort als der einzig richtige erkannt und angenommen. Ich begreife nicht, wie man einem so zweckmäßigen Antrage widerstreben kann.

Was das stärkere Gefälle anbelangt, so mögen die Herren das unter sich ausmachen, das muss schließlich zu bewältigen sein. Wir wollen hinaus aus unserem Bezirke, wir wollen keine chinesische Mauer haben, wir wollen ungehinderten Verkehr mit unseren Nachbarbezirken.

Ich muss also bitten, diesen Antrag anzunehmen. Ich bemerke übrigens, dass der Antrag f) der angenommen worden ist, die Sache

bereits erledigt. Wenn der Antrag v. Stummer angenommen werden wollte, müssen Sie den früher angenommenen Antrag cassieren. Ich glaube, der verehrte Herr College hat die Sache nicht so gründlich studiert wie ich, da ich die Situation doch genauer kenne. Ich möchte also den Herrn Collegen bitten, seinen Antrag zurückzuziehen.

Gem.-Rath Grünbeck: Ich muss mich auch für den Referenten-Antrag aussprechen; nach der Vorlage desselben ist Hernals und Ottakring förmlich abgeschnitten von jedem Verkehr. Hernals hat circa 76.000 Einwohner, Ottakring nicht minder. Wir brauchen unbedingt wenigstens eine Haltestelle; was nützt es uns, wenn das oben beim Wasserthurm ist. Der Antrag, wie er vom Herrn Referenten gestellt worden ist, ist den Verhältnissen entsprechend und ganz richtig. Ich möchte also freundlichst ersuchen, für den Antrag des Herrn Referenten in dieser Weise, dass auch bei Ausmündung der Alserstraße in den Gürtel eine Haltestelle errichtet wird, zu stimmen.

Referent (zum Schlusswort): Es ist ganz gewiss, dass zwischen der Josefstädterstraße und der Lerchenfelderstraße ein Bahnhof angezeigt ist, denn die Lerchenfelderstraße hat eine Fortsetzung in der Thaliastraße, welche weit hinausreicht und noch viel weiter ausgebaut werden wird, als es bisher der Fall war. Auch die Josefstädterstraße hat eine Fortsetzung, wohl nicht unmittelbar, aber durch zwei Straßen: Sowohl die Lerchenfelder Hauptstraße als die Feldgasse sind in directer Beziehung zur Josefstädterstraße. Dort ist jedenfalls ein Knotenpunkt des Verkehrs; an der Ausmündung der Alserstraße ist gewiss auch ein großer Verkehr. Darum sind diese beiden Punkte gewiss geeignet.

Es sind noch ein paar Gegen-Anträge, auf welche ich leider vergessen habe, früher hinzuweisen: Es sei eine Haltestelle in der Nähe der ehemaligen Westbahnlinie anzustreben — Antrag Witzelsberger, mit dem ein Antrag Grünbeck's identisch ist. Diese Verlegung der Haltestelle von der Burggasse zur Westbahnlinie ist darum nicht zu empfehlen, weil die Burggasse ebenso eine Hauptverkehrsstraße seinerzeit sein wird, wie sie die Lerchenfelderstraße und die Thaliastraße sind. Sowohl die Burggasse verlängert sich längs der Schmelz bis gegen das Gebirge hinaus, als auch die Lerchenfelderstraße, die ihre Fortsetzung in der Thaliastraße findet. Das sind so wichtige Radialstraßen, dass es gewiss angezeigt ist, in diesen Straßen die Bahnhöfe anzulegen. Ich möchte daher bitten, die Anträge des Stadtrathes unverändert anzunehmen.

Gem.-Rath v. Stummer (zur Berichtigung): Ich will bloß constatieren, dass die Anlage dieser Station mit der Baulinie gar nichts zu thun hat, wie aus den Plänen zu ersehen ist.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es liegen folgende Anträge vor: 1. Antrag des Herrn Referenten; 2. der Zusatz-Antrag des Herrn Gem.-Rath Winkler, welcher dahin geht, wenn die Bahn bei der Hernalser Linie als Tiefbahn geführt wird, sei der Bahnhof in die Nähe der gegenwärtigen Hernalser Linie zu verlegen; dann der Antrag Grünbeck, es solle die Haltestelle an der Westbahnlinie anstatt an der Burglinie errichtet werden und ebenso an der Altlerchenfelderstraße; endlich der Antrag Witzelsberger, es sei eine Haltestelle in der Nähe der ehemaligen Westbahnlinie anzulegen.

Ich bringe also zunächst den Antrag des Herrn Referenten zur Abstimmung. Die Herren, die demselben zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt der Zusatz-Antrag des Gem.-Rathes Winkler. Die Herren, die demselben zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Antrag Grünbeck: Es soll die Haltestelle nächst der Westbahnlinie statt an der Burggassenlinie errichtet werden, ebenso eine an der Altlerchenfelderstraße. Das glaube ich entfällt jetzt, denn es lässt sich nicht vereinen.

Antrag Witzelsberger: Es sei eine Haltestelle in der Nähe der ehemaligen Westbahnlinie anzustreben. Die Herren, die mit diesem Antrage einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Gem.-Rath Dr. Vogler: Meine Herren, ich mache darauf aufmerksam, nachdem über Antrag des Herrn Gem.-Rathes Winkler zu Punkt a) beschlossen wurde, es sei an dieser Stelle ein Haus, und zwar das Elterleinhaus, einzulösen, erscheint es mir bedenklich, dass wir alle anderen Häusereinlösungen mit Stillschweigen übergehen, denn, wenn man ein Haus nennt und sagt, dies ist einzulösen, und von den weiteren Einlösungen gar nicht spricht, so könnte daraus gefolgert werden, dass nur dieses einzige Haus einzulösen ist. Entschuldigen die Herren, es wird so oft über die Juristen geschimpft, aber ich glaube, es ist Pflicht jedes Gemeinderathes auf etwas aufmerksam zu machen, was unbedingt ein Fehler ist. Der Gemeinderath hat hier einen Fehler begangen, indem er diesen Antrag annahm, und es muss dieser Fehler irgendwie repariert werden. Ich bin nicht in der Lage, einen concreten Antrag zu stellen, wie das geschehen soll, sondern wollte nur den Herrn Referenten aufmerksam machen, dass hier eine Correctur nothwendig ist. Mindestens muss der Gemeinderath erklären, dass dadurch, dass er bei einem Punkte die ganze Einlösung fordert, nicht gefolgert werden darf, dass dies das einzige Haus ist, das auf der ganzen Straße einzulösen sein wird.

Referent: Ich muss auch erklären, dass der allgemein gehaltene Punkt a jedenfalls richtiger ist, als wenn man in einem einzigen Falle ein Haus anführt, welches einzulösen ist, während dies in allen anderen Fällen nicht geschieht.

Punkt a) lautet: „Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Axe und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen", das heißt alle Hindernisse sind selbstverständlich auf Kosten der Unternehmung zu beseitigen.

Es sind in der Strecke zwischen der Lerchenfelderstraße und Florianigasse eine Unzahl Realitäten, welche in den Spiegel der Gürtelstraße hineinreichen. Wenn nun die Gürtelstraße in der Mitte geführt werden muss, so müssen dort ganze Häuserreihen eingelöst werden. Es ist hier ebenso, wie weiter unten, unterhalb der Florianigasse, und darum ist es nicht angezeigt, ein einzelnes Haus, welches unterhab der Florianigasse steht, zur Einlösung zu bezeichnen, während alle anderen Häuser nicht bezeichnet werden. Im Antrage a) ist alles enthalten, und ich halte es für sehr bedenklich, wenn überhaupt irgend eine Ausnahme stipuliert wird, und ich bedauere es daher, dass dieser Antrag angenommen wurde.

Gem.-Rath Winkler: Meine Herren, ich würde es unendlich bedauern, wenn heute hier, sei es von dieser oder jener Seite, die Meinung ausgesprochen würde, alle Häuser, die am Spiegel der Gürtelstraße liegen, sollen überhaupt nicht eingelöst werden. Ich habe früher schon betont, dass alle Realitäten, die die Gürtelstraße tangieren, jetzt eingelöst werden müssen. Jetzt zahlen je drei Curien

dazu, und da kommt die Commune Wien jedenfalls besser daraus, als wenn sie später selbst die Häuser einlöst. Wer soll sie denn dann einlösen? Es könnte sogar, wie es bei dem Hause in der Hernalser Hauptstraße, das ich gemeint habe, der Fall ist, vorkommen, dass, wenn die Bahn im Spiegel der Gürtelstraße geführt wird, ein Haus daneben, welches 1° oder 1·2° vom Bahnpfeiler entfernt ist, stehen bleibt! Wenn nicht alle diese Häuser eingelöst werden, so wird die Gürtelstraße in unserem Leben nicht auf die richtige Breite kommen, sondern diese Häuser stehen bleiben. Ich halte also daran fest, dass alle diese Häuser eingelöst werden müssen.

Ob der Bau der Bahn dadurch eine Million mehr oder weniger kostet, darauf kommt es nicht an. Ich möchte also nach dem, was Herr Gem.-Rath Dr. Vogler erklärt hat, bitten, dass noch andere Objecte wegkommen und die Gürtelstraße endlich freigemacht werde.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Nachdem der Beschluss des Gemeinderathes einmal gefasst worden ist, gibt es ohnehin geschäftsordnungsmäßig gar kein Mittel, eine Reassumierung durchzuführen; der Beschluss über den Antrag des Collegen Winkler ist gefasst worden. Aber ein anderes Mittel gibt es. Meine Herren, ich sehe nämlich ein, dass das präjudicierend sein kann. Es kann aus diesem Beschlusse gefolgert werden, dass der Gemeinderath der Anschauung ist, dass alle übrigen Realitäten nicht von der Unternehmung, sondern von der Gemeinde einzulösen sind. Es ist gut, wenn der Stadtrath vielleicht bis morgen einen Antrag formuliert und alle Realitäten namhaft macht, welche eingelöst werden sollen, oder aber Sie beschließen heute, es sind alle Realitäten, welche im Wege sind, von der Unternehmung einzulösen. (Gem.-Rath Rosenstingl: So ist es!)

Gem.-Rath Grünbeck: Ich kann auch selbstverständlich zu dem, was der geehrte Herr College Dr. Lueger gesagt hat, gar nichts hinzufügen. Ich bin auch der Ansicht, wenn man soviel Millionen hineinsteckt, müssen wir wenigstens einen ordentlichen Gürtel haben. Schaffen wir Ordnung in der Sache.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich möchte mir erlauben, einen Antrag zu stellen, ich glaube, es kann als Zusatz zu dem Antrag Winkler betrachtet werden, „sowie alle anderen collidierenden Häuser einzulösen."

Gem.-Rath Dr. Lueger (zur Geschäftsordnung): Ich beantrage: Es sind alle Realitäten, welche die Durchführung der Trace, wie sie im Punkte a) verlangt wird, hindern, von der Unternehmung vollständig einzulösen. Ich glaube, es ist das in Ordnung.

Referent: Ein allgemein gehaltener Antrag ist mir immer viel lieber, als wenn man speciell eine Realität herausnimmt und ich habe keine Einwendung, dass dieser Zusatz angenommen werde.

Vorsitzender Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Als ein besonderer Punkt m) kann der Antrag Dr. Lueger zur Abstimmung kommen: „Alle Realitäten, welche die Durchführung der Trace, wie sie hier vorgeschlagen ist, verhindern, sind von der Unternehmung einzulösen."

Ich bitte jene Herren, welche damit einverstanden sind, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Referent (liest): 2. Theilstrecke Westbahnhof—Matzleinsdorf. Es ist ein Project vorgelegt worden, aber dieses Project hat so wenig Beifall gefunden, dass es von Seite der Regierung wieder zurückgezogen wurde und ein neues Project vorgelegt wird, worüber speciell referiert werden wird.

Gem.-Rath Dr. Linke: Meine Herren! Das ganze Stadtbahnnetz soll ein einheitliches Ganzes bilden. Wenn wir eine einzelne Trace beurtheilen, wollen wir eigentlich das ganze kennen. Deshalb ist es lebhaft zu bedauern, dass das Alternativ-Project nicht vorliegt. Es wäre wünschenswert, dass es vorgelegt werde, bevor die Debatte über die Verkehrsanlagen in dieser Woche abgeschlossen wird.

Ich erlaube mir daher an den Herrn Vorsitzenden die Anfrage, ob und wann uns überhaupt das Alternativ-Project zur Ansicht vorgelegt wird und wann es zur Berathung im Gemeinderathe gelangt, und ob es nicht möglich ist, im Laufe dieser Woche dasselbe vorzulegen.

Referent: Dieses Project muss erst öffentlich ausgestellt werden, und zwar mindestens acht Tage. Es wird also nicht möglich sein, dieses Project gleichzeitig mit dem da zu beurtheilen. Es macht aber nichts, weil die Fortsetzung vom Westbahnhofe zur Südbahn selbständig behandelt werden kann.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.) Angenommen. Ich bitte fortzufahren.

Referent: B. Donaustadtlinie. Der Gemeinderath hat seinerzeit beschlossen, die Regierung wäre aufzufordern, Studien darüber zu machen, ob anstatt der von ihr vorgeschlagenen Donaustadtlinie, welche bekanntlich von der Verbindungsbahn abzweigt, die Rudolfstraße übersetzt, dann längs der Nordbahn hinunterführt und sich gegen die Donauuferbahn senkt, dort im Niveau weiterläuft und sich endlich wieder an den großen Bahnhof anschließt, eine Änderung zu erfolgen hätte, ob nicht eine bessere Verbindung zu suchen wäre von der Nordbahn, Nordwestbahnhof und Heiligenstadt in der Weise, dass an der Verbindungsbahn unmittelbar beim Nordbahnhofe eingemündet und im weiteren Verlaufe über die Dresdenerstraße nach dem Nordwestbahnhofe die Trace geführt wird, und dann in letzter Linie nach Heiligenstadt. Diese letztere Linie, welche seinerzeit vom Gemeinderathe empfohlen wurde, hat den Vortheil, dass sie nicht durch öde Gebiete, sondern durch bewohnte Gebiete führt, was für das Interesse der Stadt günstiger ist.

Es ist indes durchaus nicht ausgeschlossen, dass seinerzeit auch die andere Linie gebaut werden wird, denn sie ist gewiss wichtig für die Donauuferbahn. Der Stadtrath hat infolge dessen die Anträge so formuliert:

In dieser Beziehung gibt die Gemeinde ihrer Anschauung dahin Ausdruck, dass es sich empfehle, die Bahnlinie vom Praterstern an sofort in definitiver Weise längs des Nordbahnhofes an der Nordbahnstraße und nach Übersetzung der Dresdenerstraße längs des Nordwestbahnhofes, dann weiters neben den Geleisen der Nordwestbahn zur Donauuferbahn und zum Bahnhofe von Heiligenstadt zu führen, und es wäre an die k. k. Regierung das Ersuchen zu stellen, noch vor Entscheidung über die Tracenführung der Donaustadtlinie die vorerwähnte Alternative einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen.

Ich bitte, diesen Theil vorerst in die Debatte zu ziehen.

Stadtbaudirector Berger: Ich erlaube mir, dem früheren Beschlusse entsprechend, zunächst die Trace zu beschreiben. Diese Linie soll vom Praterstern abzweigen, und zwar von der heutigen Verbindungsbahn, und soll an der Rückseite der heutigen Verbindungsbahnanlagen, dann als Hochbahn auf der linken Seite

der Kronprinz Rudolfstraße, der Grenze des Nordbahnhofes, hinziehen, dann in einem Bogen nach der Vorgartenstraße sich wenden und wieder an der rückwärtigen Grenze des Nordbahnhofes bei der Vorgartenstraße eine Abzweigung gegen die bestehende Nordbahn erhalten.

Dieses Geleise soll nur den Zweck haben, um die Züge rangieren zu können; es wäre eine einfache Erweiterung des Nordbahnhofes, für den Verkehr ist sie nicht weiter bestimmt. Die Trace selbst soll sich aber wieder zur Donau wenden und in die Donauuferbahn nächst der Müller'schen Mühle einmünden; dann soll die bestehende Donauuferbahn in demselben Niveau vermehrte Geleise erhalten und provisorisch fortgeführt werden bis nach Heiligenstadt mit einer Brücke über den Donaucanal. Das letzterwähnte Stück dieser Bahn von der Nordbahn bis Heiligenstadt soll als Provisorium aufgefasst werden und soll seinerzeit in der Vorgartenstraße oder parallel mit derselben definitiv gebaut werden. Was die Höhenlage dieser Bahn betrifft, so ist sie als Hochbahn bis zur Kronprinz Rudolf-Brücke gedacht. Hier wird beanständet, dass, wenn die Trace ausgeführt, die Bahn nach dem Sinken so nieder wird, dass der freie Verkehr unmöglich wird. Weiters wird in der Vorgartenstraße beabsichtigt, die Bahn bis zur Flucht des zukünftigen Vorgartengitters zu legen; dann soll die Bahn im Niveau gehen.

Es wird bemerkt, dass die Bahnanlage einen sehr schlechten Verkehr haben wird, denn sie wird die Vorgartenstraße im Niveau kreuzen. Das wäre der erste große Mangel. Schließlich würde die ganze Bahn im Niveau der Donauuferbahn liegen, also ein rascher Verkehr auch nicht möglich sein.

Dazu kommt, dass die Uferstrecke bei besonderen Hochwässern überflutet wird. Es sind thatsächlich Zeiten vorgekommen, wo die Donauuferbahn durch fünf bis acht Tage überflutet und ganz außer Betrieb gesetzt war. Wird aber seinerzeit das Definitivum, die Hochbahn, durch die Donaustadt gebaut und durch die Vorgartenstraße geführt, so würde das eine Verunstaltung dieser hübschen Straße zur Folge haben. Es besteht nicht die Absicht, das zu thun, sondern die Bahn hinter den Vorgartenstraßenhäusern zu führen, so dass man die Bahn nur auf den Straßenkreuzungen sehen würde. Das wäre schöner. Diese Bahn muss auch die Nordbahn übersetzen. Bedenken Sie nun, dass die Nordbahn sehr hoch ist, weil sie sich der Brücke nähert. Darüber müsste noch die Bahn als Hochbahn gehen; das wäre dann entschieden eine unzweckmäßige Lösung.

Nebenbei bemerke ich, dass durch diese Bahn der Holzausstreifplatz eingeschränkt würde. Dagegen ist ein Antrag des Stadtrathes gerichtet. Weil diese Lösung hinsichtlich ihrer provisorischen Anlagen sehr viel Bedenken hat und auch hinsichtlich ihrer definitiven Anlage nicht ohne Bedenken ist, beantragt der Stadtrath, den Vorschlag, der nach der Idee des seinerzeitigen Generaldirectors Nördling von dem Baudirector der Nordwestbahn Hohenegger aufgegriffen wurde, zu studieren, bevor er sich dazu entschließt, und dieser Vorschlag läuft darauf hinaus, dass die Verbindungsbahn nicht auf Umwegen in die Donaustadt geführt, sondern sofort auf den Geleisen der Nordbahn eingebunden würde. Dadurch würde der Nordbahnhof ein Localbahnhof, und für die Halle der Nordbahn müsste ein Ersatz geschaffen werden. Zwei Geleise der Nordbahn würden für die Stadtbahn genommen, bei der Dresdenerstraße würde die Bahn dieselbe übersetzen und eine Verbindung mit den Nordwestbahnanlagen herstellen. Da würde wieder eine Station geschaffen, und dann gienge die Linie mit dem Damme der Nordwestbahn hinaus, bei der Nordwestbahn würde die Brücke unterfahren und die Bahn nach Heiligenstadt geführt werden.

Diese Anlage hätte den Zweck, dass sie hochwasserfrei ist, keine Straße im Niveau kreuzt und endlich den Verkehr der Nord- und Nordwestbahn in die Stadtbahn einbeziehen würde, welcher heute, was den Personenverkehr betrifft, nicht einbezogen ist, so dass es für diese wichtige Linie geboten erscheint, zu fordern, dass wenigstens, bevor über den Vorschlag entschieden wird, derselbe studiert werde. Es wird mir vielleicht eingewendet werden, dass die Donaustadt darunter leiden würde. Ich erlaube mir aber zu bemerken, dass die Station bei dem Nordwestbahnhof so ziemlich in die Mitte der oberen Donaustadt zu liegen kommt, und dass jedenfalls, was den Personenverkehr betrifft, wenn ein flotter und rascher Verkehr gemacht werden kann, ein bedeutender Nutzen erzielt würde. Für die Donaustadt bleibt die Uferbahn als Frachtenbahn, die noch ausgebildet und verstärkt wird. Das würde den nöthigen Verkehr für die dortigen Etablissements aufrecht erhalten. Für den Personenverkehr halte ich dafür — und der Stadtrath hat diese Anschauung durch seinen Beschluss sanctioniert — dass diese Vorschläge weiter studiert werden sollen.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Nach den Ausführungen des Herrn Baudirectors kann ich mich kurz fassen. Die Verkehrsanlagen sollen in erster Linie nicht nur rasch Personen befördern können, sondern sämmtliche großen Bahnhöfe untereinander verbinden. Wenn von einem Herrn Vorredner hervorgehoben wurde, dass im Volksmunde der Witz geht, dass diese Anlagen als verkehrte Anlagen bezeichnet werden, so gilt derselbe insbesonders von der Donaustadtlinie. Ein Bahnhof, der den größten Verkehr nach Norden hat, was den Personenverkehr betrifft; ein Bahnhof, wie es der Nordbahnhof ist, wird wie ein Stiefkind behandelt und von der Verbindung ausgeschlossen, und das war einer der größten Fehler; weiter, dass die Bahn dort in der Vorgartenstraße im Niveau der Straßen geführt werden soll, ist ein noch größerer Fehler, denn, wie ich glaube, sind drei Geleise projectiert. Denken Sie, wie viele Straßenübergänge dort übersetzt werden, und wenn alle 15 Minuten ein Zug in der Richtung hin und her verkehrt, können Sie denken, mit welcher Lastzugsgeschwindigkeit eigentlich dort diese Züge verkehren können. Man weist darauf hin, dass die Dampftramway im Niveau der Straße verkehrt; es ist etwas ganz anderes, wenn die Dampftramway dort mit zwei oder drei Waggons verkehrt, oder wenn Züge mit 30 und 40 Waggons verkehren; die kann man nicht augenblicklich zum Stehen bringen; das kann die Dampftramway, wenn sie einen Gegenstand oder eine Person auf dem Bahnkörper sieht, aber es ist nicht möglich bei Zügen mit 50 oder mehr Waggons. Ich verwahre mich feierlichst, dass der Nordwestbahnhof von der Einmündung ausgeschlossen werde, und dass in der Vorgartenstraße die Bahn im Niveau der Straße geführt werde; ich bin dafür, dass sie rückwärts der Vorgartenstraße zwischen den Häusern geführt werden; denn sonst müsste, wie in der Invalidenstraße in Berlin, wenn ein Zug kommt, ein Mann mit einer Glocke vorangehen und läuten, und wenn ein Hindernis ist, wartet der Zug; es werden so statt 8 km nur 4 oder 5 km zurückgelegt; da braucht man keine Bahn, sondern richtet es zu Fuß viel rascher.

Es ist aber noch etwas anderes; die Bahn soll in die Donauuferbahn übergehen, und zwar im Niveau der jetzigen Donauuferbahn. Wer so etwas projectiert, muss nicht gut sehen können, muss auch

die Situation nicht verstehen, denn nach einem Hochwasser ist die Herstellung der Donauuferbahn gleichbedeutend mit einem Neubaue. Es ist dies wiederholt vorgekommen, und zwar vor zwei Jahren am 16. September, wie Hochwasser war. Da war die Donauuferbahn nicht mehr in der Lage, eine Anzahl Waggons und Locomotiven vom Bahnkörper wegzubringen, weil sich die Schwellen gedehnt haben, gewichen sind; alles musste stehen bleiben und der Verkehr hat gestockt. Es soll dort augenblicklich ein Provisorium, nicht ein Definitivum geschaffen werden. Wir wissen, was in Österreich ein Provisorium heißt; das ist bei uns ein Definitivum und nichts anderes. Aus diesem Grunde möchte ich mich dagegen verwahren. Meine Herren! Schließen Sie sich den Ausführungen des Stadtrathes an, dass die Nordwestbahn einbezogen werde, dass in der Vorgartenstraße die Bahn nicht im Niveau der Straße geführt werde und ebenso auch nicht im Niveau der Donauuferbahn.

Gem.-Rath Rosenstingl: Es bleibt mir sehr wenig zu sagen übrig, denn wiederholen will ich nicht. Der Herr Vorredner hat besonders darauf hingewiesen, dass diese Bahn im Terrain der Inundation sich befindet. Nun heißt es hier provisorisch. Man kann auch noch eine andere Auffassung von „provisorisch" haben, nämlich etwas für eine gewisse Zeit zu machen, dieses oder jenes durchführen und dann hört das Ding auf; beispielsweise Diurnisten anzustellen, denen man, wenn man sie nicht mehr braucht, einen Fußtritt gibt. Hier aber dieses Provisorium ist ganz bestimmt ein Definitivum; darüber täuschen Sie sich nicht, und ich begrüße es wirklich, dass der Stadtrath diese Idee aufgenommen hat. Aber, ich glaube, hier wird es einen Kampf geben mit einer Macht und ich möchte wünschen, dass die Regierung denselben Muth hat, wenn sie mit dieser Macht kämpft, wie sie ihn bei uns, bei der Commune Wien hat. Das ist die Nordbahn; die ist der Stein des Anstoßes. Diese wehrt sich dagegen, dass man sie in diese Geleiseanlage einbezieht. Sie hat ja gewiss das Recht, sich zu wehren, weil ja ganz bedeutende Investitionen nothwendig sein werden. Es ist zu mindesten eine Vergrößerung der Hallen nothwendig u. s. w. Nun aber, glaube ich, dürfte es doch Mittel und Wege geben, die Nordbahn in dieser Richtung kirre zu machen. Wenn die Regierung durch ihren Vertreter im Reichsrathe erklären lässt: „das muss geschehen", indem er von der Commune spricht, so muss ich mich sehr entschieden dagegen verwahren, dass ein Beamter des Handelsministeriums überhaupt das Wort „muss" uns gegenüber gebraucht. Ich glaube, so tief sind wir noch lange nicht gesunken, dass wir uns gefallen lassen müssen, dass von „muss" die Rede ist. Wir werden vielleicht noch Gelegenheit haben zu zeigen, dass es von uns abhängen wird, ob wir mitthun oder nicht; es wird vielleicht nicht lange dauern, dass wir zu diesem Gegenstande kommen. Ich benütze diese Gelegenheit, um diesen Satz des Herrn Regierungsvertreters im Reichsrathe aufs entschiedenste zurückzuweisen. (Bravo!) Ich möchte nur wünschen, dass die Herren von der Regierung mit derselben Energie gegen die Nordbahn vorgehen (Gem.-Rath Dr. Friedjung: Hört! Hört!), und ich würde es aufs lebhafteste begrüßen, wenn die Idee des Stadtrathes zur Durchführung gelangen würde; ich theile auch nicht die Befürchtung, dass die Leopoldstadt durch Einbeziehung des Nordwestbahnhofes besonderen Schaden leiden würde. Ich bin in dieser Beziehung der Ansicht des Oberingenieurs Waldvogel, dass vom Nordwestbahnhofe ein bedeutendes Terrain abgetrennt und dem freien Verkehre übergeben werden kann, weil factisch der Nordwestbahnhof in Zukunft eine Art Übergangsstation werden dürfte. Vielleicht wird einmal eine Verstaatlichung eintreten und es lässt sich dann ein sehr schönes Arrangement in dieser Richtung treffen.

Es wäre entschieden die glücklichste Lösung, wenn der Antrag des Stadtrathes von Seite der Regierung angenommen werden würde. Denn der Umweg ist an und für sich eigentlich dafür bezeichnend, mit welcher Tiefe und mit welchem Ernste die Herren diese Trace geplant haben. Ich glaube auch, dass das, was hintennach folgt, alles sehr richtig ist, und ich verstehe das so, dass jedenfalls die Kronprinz Rudolfstraße eine Steigung hat, und dass man die Bahn im Gefälle führen will.

Das ist wieder so ein Eingriff, den ich nur aus Achtung vor Ihnen nicht mit dem richtigen Namen bezeichnen will. (Gem.-Rath Dr. Friedjung: Nur heraus mit der Sprache!) Das ist ein starkes Stück, wie die Herren mit unseren Straßen umgehen. Man muss sich vorstellen, wie das ausschauen wird, wenn die Bahn in einer langsamen Rutsche hinuntergehen wird. Aber man kümmert sich nicht um die misera contribuens plebs, die muss zahlen und kuschen und sich alles gefallen lassen. Hier ist wieder so ein Punkt, wo man anfassen muss. Ich will keine Kritik üben, aber ich hätte gewünscht, dass wir die Sache etwas schärfer fassen und die Zähne zeigen würden bei dieser Gelegenheit und sagen: „Wenn Ihr das nicht thut, stellen wir in Aussicht, dass wir nicht mitthun." Man muss sich etwas obstinat stellen, und man wird wirklich obstinat, wenn man diese Linien anschaut. Ich komme vielleicht in den Verdacht, ein factiöser Oppositioneller zu sein, aber wenn ich sehe, wie das alles gemacht wird — und ich muss sagen mit einer Frivolität sondergleichen, ohne Rücksicht auf die Bevölkerung von Wien, — da muss man giftig werden und seinen Gedanken etwas derberen Ausdruck geben, als es wünschenswert ist, so dass man selbst bedauert, so grob, so scharf gewesen zu sein. Sie müssen also verzeihen, wenn ich ein bisschen stärkere Ausdrücke gebrauche; es ist das ja begreiflich. Man muss sich die Dinge vorstellen, wie sie ausschauen, dann wird man es gerechtfertigt finden, dass ich so spreche.

Man sagt, man will die Vorgartenstraße einbeziehen und durch die Blöcke durchgehen. Wenn man sagt, man mache das provisorisch, so fasse ich das so auf: Man will es durch ein anderes Definitivum ersetzen. Warum wird dieses Definitivum nicht gleich gemacht? Wer hält die Herren auf, ein Definitivum zu machen und zwischen den Blöcken mit der Hochbahn durchzugehen? Man möge mir eine Antwort darauf geben. Die Antwort ist: Weil man nicht will; man will nur das durchbringen, dann können wir uns auf den Kopf stellen, und man ändert nichts mehr. Ich hätte am liebsten dieses a, b, c, d gar nicht gewünscht, weil dies ein Eingehen auf die Sache bedeutet. Aber ich sehe ein, dass man im Falle der Ablehnung wenigstens retten will, was zu retten ist. Ich möchte daher wünschen, dass das einstimmig zur Annahme gelangt.

Vielleicht werden wir doch gehört, obwohl wir gesehen haben, dass alle unsere Wünsche, die doch so bescheiden waren, nicht berücksichtigt wurden. Meine Herren, es war eine rührende Bescheidenheit, die der Gemeinderath in dieser Sache entwickelte, — keinen Beistrich haben wir geändert, nur bescheidene Wünsche geäußert und gesagt: Erlaube uns gnädigst, dass wir leben und die Millionen hingeben und dann wünschen wir noch ein bisschen etwas — wie gesagt, alle diese Wünsche sind mit souveräner Verachtung unter den Tisch geworfen worden, auch nicht ein

Wunsch wurde ordentlich berücksichtigt von allen, die wir ausgesprochen haben, und ich fürchte sehr, wenn sich unsere Vertreter, die ich bei diesem Amte nicht beneide, nicht auf beide Füße stellen und sich wehren und nur Schritt für Schritt nachgeben, dann schaut es schlecht aus mit diesen Verkehrsanlagen. (Bravo!)

Gem.-Rath Grünbeck: Meine Herren, gewiss ist diese Donaustadtlinie die Lieblingsidee eines gewissen Herrn, der sie wahrscheinlich auch recht gern durchbringen möchte. Die Provisorien kennen wir in den Vororten zur Genüge; was einmal als Provisorium da ist, das bringen Sie in Ihrem Leben nicht mehr weg, und was man glaubt als Definitivum nicht durchzubringen, da sagt man eben, ich bitte, es ist nur ein Provisorium. Wie lange dies aber dann dauert, das weiß man: bis in die Ewigkeit. Bei der Regierung ist es ja immer ein bischen schwer, so etwas durchzusetzen, besonders wenn das Rückgrat etwas steif ist, dann ist es noch schwieriger. Diese Linie ist oft Überschwemmungen ausgesetzt, und in der Vorgartenstraße laufen, wenn ich nicht irre, drei Geleise, unbekümmert, ob dort Leute verkehren oder nicht; also auf der einen Seite schaffen wir etwas Gutes, um es auf der anderen Seite destomehr zu verderben. Ich bin also entschieden gegen ein solches Machwerk, das so rücksichtslos entworfen ist. Dagegen soll man sich also entschieden aussprechen. Aber Sie sollten Vertrauen zu uns haben; Dr. Lueger sitzt ja auch in der Commission, geben Sie acht und helfen Sie unserem Führer, dann werden Sie so manches bei der Regierung durchsetzen, denn er ist einer, der sich nicht scheut, auch der Regierung die Zähne zu zeigen.

Gem.-Rath v. Stummer: Meine Herren! Ich glaube, die Regierung wollte mit dieser Linie eine Verbindung zwischen der jetzigen Verbindungsbahn und dem künftigen Bahnhofe in Heiligenstadt, ferner eine Entlastung des jetzigen Bahnhofes am Hauptzollamt. Diese Linie wird so geführt, weil sie dadurch mit dem Nordwest- und Nordbahnhofe in keine Collision kommt. Sie wurde auch seinerzeit damit motiviert, dass man sagte, das Kriegsministerium wünscht diese Linie, weil die Kasernen zur Donau hin verlegt werden und als Regress dafür, dass die Herren soweit von der Stadt wegkommen, sollen sie eine bessere Verbindung bekommen.

Meine Herren! Das stimmt auch nicht; die Kasernen kommen in die Nähe der Rotunde hin und die Herren können also diese Bahn nicht benützen. Der Herr Baudirector hat ja in ausführlicher und klarer Weise dargestellt, welche Nachtheile diese Linie hat und ich will daher dies alles nicht wiederholen, sondern einfach sagen, dass mir diese ganze Anlage vollständig verunglückt scheint, und daher erkläre ich, dass ich überhaupt nicht in der Lage bin, auf diese Linie weiter einzugehen. Ich glaube auch, dass der Gemeinderath das vollständig zum Ausdruck bringen und sagen soll, in der Überzeugung, dass diese Linie, wie sie hier geplant ist, weder den staatlichen noch stadtlichen Interessen nützt, bin ich nicht in der Lage, auf dieses Project einzugehen, sondern schlage das andere Project vor, wie es hier vom Stadtrathe vorgeschlagen worden ist. Ich stelle daher den Antrag, den zweiten Passus ganz zu streichen. Für uns scheint mir das so, dass wir keinen anderen Fall kennen.

Wir sind nicht in die Lage versetzt, irgend welchen Nutzen von dieser Linie einzusehen. Ich bin wenigstens nicht in der Lage, *weder in staatlicher noch stadtlicher* Richtung den Nutzen dieser Linie einzusehen und ich glaube, wir sollen das hier ganz unumwunden und offen zum Ausdrucke bringen: Die Gemeinde ist nicht in der Lage, den Nutzen dieser Linie einzusehen weder für die Stadt noch für den Staat, sie ist daher überhaupt nicht in der Lage, auf diese Linie näher einzugehen, sondern besteht darauf, dass eine Verbindung, sowie es hier vorgeschlagen ist, zwischen der jetzigen Verbindungsbahn, dem Nordbahnhof und dem Nordwestbahnhof nach Heiligenstadt durchgeführt werde. Ein Eingehen auf diese Linie involviert immer schon, dass wir eventuell uns damit befriedigt erklären könnten. Ich glaube, wir sollten es offen ablehnen und erklären, wir sind nicht in der Lage, den Nutzen der Linie einzusehen und können uns daher auf dieselbe nicht einlassen. (Bravo-Rufe.) Wenn wir einen ähnlichen Satz vor „in dieser Beziehung" ansetzen, dass die Gemeinde die Erklärung abgibt, sie habe die Überzeugung, dieselbe diene keinem Interesse, sie sei daher nicht in der Lage auf diese Linie einzugehen und bringe die andere in Vorschlag, so wäre das die richtige Stilisierung. Ich bitte den Punkt so anzunehmen.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Meine Herren! Ich beschränke mich auf die Formulierung des Antrages, welchen der unmittelbare Herr Vorredner eigentlich schon gestellt: „Die Gemeinde Wien spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die vorgeschlagene Trace aus und gibt ihrer Anschauung dahin Ausdruck" u. s. w. bis zu dem Punkt „zum Bahnhof von Heiligenstadt zu führen". Punkt 2 Das andere: „Es wäre an die k. k. Regierung das Ansuchen zu stellen" könnte wegfallen. Das ist selbstverständlich.

Gem.-Rath Tagleicht: Meine Herren! Es ist ein großer Fehler, wenn befürwortet werden soll, dass die Verlängerung der Stadtbahn durch den Nordbahnhof via Nordwestbahnhof nach Heiligenstadt gehe. Es ist nicht zu verkennen, dass die Absicht, welche die andere Trace vorgezeichnet hat, darin culminiert, die künftige Verbauung der Donaustadt zu ermöglichen und den nöthigen Verkehr dort zu schaffen. Diesen Umstand darf der Gemeinderath nicht aus dem Auge lassen. Er ist eine Bedingung für den ganzen Stadttheil, welcher längs der Donau sich dort entwickeln wird. Wenn heute von diesem wichtigen Factor Umgang genommen würde, wäre eine Verbauung der Donaustadt auf unbestimmte Zeit hinaus verzögert, vielleicht bedeutend reduciert. Ich glaube daher, dass wir in Anbetracht dieses wichtigen Umstandes uns nicht mit der Frage befassen oder dem Wunsche hingeben sollen, dass die Nordwestbahn auf diese Weise einbezogen werde. Der Personenverkehr von der Nordwestbahn gegen die Stadt hat dort überdies einen bequemeren Weg durch die Tabor- und Nordbahnstraße.

Es wäre auch möglich, dass man sich vorstellt, dass die ganze Strecke vom Nordbahnhofe bis zum Nordwestbahnhofe für diese beantragte Linie geradezu verloren ist, weil ein Personenverkehr vermöge der Straßenzüge ein minimaler sein wird und ein Verkehr sich unmöglich entwickeln wird. Es ist jedenfalls vorzuziehen, dass die Trace durch die verlängerte Praterstraße in die Vorgartenstraße geht, keineswegs aber das Provisorium, welches vom Herrn Baudirector geschildert wurde, längs der Donauuferbahn, sondern es soll ein Definitivum geschaffen werden, und zwar die Linie in der Vorgartenstraße neben der Nordbahn direct hinaus nach Heiligenstadt. Hiebei will ich erwähnen, dass denjenigen Herren, welchen um eine Einbeziehung der Nordwestbahn zu thun ist, entgegengekommen werden könnte, indem eine Zweigbahn hinübergeführt wird, und zwar eine Zweigbahn von der Vorgartenstraße zur Nordwestbahn hinüber. Dadurch, meine Herren, würde einerseits dem großen Verkehr zum Communalbad eine Bequemlichkeit

geschaffen, ein Umstand, der gewiss hunderten und tausenden von Wienern erwünscht ist, anderseits aber wird sich die Verbindung zwischen Praterstern und Nordwestbahnhof nicht durch das Chaos von Nordbahngeleisen bewegen müssen, wie es unter allen Umständen nach meiner Meinung nicht zu empfehlen ist; denn es herrscht bekanntlich dort ein steter Verkehr der Nordbahn mit ihren eigenen Zügen. Es müssten neue Fahrordnungen geschaffen werden, von denen wir heute keine Vorstellung haben und die jedenfalls collidieren dürften mit dem regulären äußeren Verkehre der Nordbahn.

Aus all diesen Gründen empfehle ich, dass die Trace vorgezogen werden soll durch die verlängerte Praterstraße, Kronprinz Rudolfstraße, zur Vorgartenstraße und von dort eine kurze Verbindung mit dem Nordwestbahnhofe, in weiterer Richtung aber direct nach Heiligenstadt hinaus. Ich empfehle Ihnen diesen Antrag, weil er jedenfalls den Verhältnissen und der künftigen Entwicklung der Donaustadt sehr zustatten kommen wird.

Referent (zum Schlusswort): Ich wollte nur meine Befriedigung darüber aussprechen, dass sämmtliche Redner mit einer nur halben Ausnahme — denn der letzte Herr Redner hat auch halb und halb dafür gesprochen — sich für den Antrag des Stadtrathes ausgesprochen haben, dass es doch klar auf der Hand liegend ist, dass die Stadtbahn in dieser Führung vorzuziehen sei, und dass andere Projecte geradezu eine Verunstaltung der Donaustadt bezeichnen würden.

Ich war sehr erstaunt, dass zu Beginn der Sitzung ein Freund der Donaustadt sich für die andere Alternative ausgesprochen hat. Es ist gewiss, dass die Führung im Niveau eine Behelligung der ganzen Gegend wäre, ohne einen entsprechenden Nutzen zu bringen. Für die dortigen Industrien reicht die Donauuferbahn vollkommen aus, welche jedenfalls Anschlüsse erhalten wird, und ein Personenverkehr kann ja dort nicht existieren, wo ja überhaupt eine schwache Bewohnerschaft vorhanden ist. Es wird sich gewiss zuerst der obere Theil der Donaustadt entwickeln, und für diesen Theil ist die Linie nächst der Nordwestbahn sehr erwünscht, besonders nach der ersten Alternative, welche der Stadtrath vorschlägt. Aber nicht nur das Provisorium ist ein Unglück; das, was künftig definitiv werden sollte, ist auch ein Unglück. Ich bitte, sich diese kolossal hohe Hochbahn vorzustellen, die ja kein Vortheil für die Donaustadt wäre. Ich möchte also die Herren sehr bitten, bei dem Antrage zu verbleiben, welcher von dem Stadtrathe in erster Linie gestellt wurde; die Alternativ-Anträge hat der Stadtrath geglaubt nur vorsichtigerweise stellen zu müssen, wenn, trotzdem wir uns für die erstere Linie aussprechen, die zweite ausgeführt werden sollte.

Gem.-Rath Dr. Stern (zur Geschäftsordnung): Ich bitte den Herrn Präsidenten um die Auszählung des Hauses, ob wir beschlussfähig sind. (Widerspruch.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Versammlung ist nicht mehr beschlussfähig. Die Abstimmung erfolgt morgen über die Anträge Lueger und Stummer.

Gem.-Rath Wünsch: Ich stelle den Antrag, dass zu constatieren ist, welche Mitglieder der Gemeindevertretung anwesend sind und welche nicht.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bitte, meine Herren, morgen erfolgt über diesen Punkt die Abstimmung. (Lebhafte Unruhe.) Wenn es aber die Versammlung wünscht, werden wir mit der Verlesung beginnen.

Gem.-Rath Ritt. v. Goldschmidt: Da ich hier anwesend bin, spreche ich gewiss nicht für mich, aber nachdem die Herren Collegen, die es nahezu bis jetzt hier ausgehalten haben, vielleicht gezwungen waren fortzugehen, glaube ich, dass es nicht collegial ... (Lärmende Unterbrechung.)

Gem.-Rath Rauscher: Ich glaube, dass wir noch beschlussfähig sind, Herr Vorsitzender, und nachdem die ganze Debatte zu Ende geführt ist, glaube ich, dass die Abstimmung vorgenommen werden kann. Ich bedauere dabei nur, dass bei einer so wichtigen Frage, welche die ganze Stadt Wien interessiert, so wenig Mitglieder des Gemeinderathes anwesend sind. (Rufe: Es wurde zweimal ausgezählt. Wir sind nicht mehr beschlussfähig!)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bitte um die Verlesung.

(Über Namensaufruf seitens des Schriftführers Gem.-Rath Schrenckh erscheinen als anwesend die Gemeinderäthe: Becker, Beutnitz, Djörup, Dobeš, Eigner, Frauenberger, Dr Friedjung, Gerhardus, Gfrorner, Ritter von Goldschmidt, Dr. Grübl, Grünbeck, Hörmann, Dr. Klotzberg, Lang, Dr. Linke, Dr. Lueger, Matthies, Matzenauer, Müller Josef, v. Neumann, Dr. Prockſch, Rauscher, Vice-Bürgermeister Dr. Richter, Rosenstingl, Sauerborn, Schlögl, Schrenckh, Schuh, Stehlik, Steiner, Dr. Stern, v. Stummer, Tagleicht, Tischler, Vock, Winker, Wünsch, Wurm, Zagórski, Ziegelwanger, Dr. Zimmermann).

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung um 10 Uhr nachts.)

Stadtrath.

Sitzungen des Stadtrathes.

Dienstag, den 31. Mai 1892.
Mittwoch, den 1. Juni 1892.
Donnerstag, den 2. Juni 1892.
Freitag, den 3. Juni 1892.

Allgemeine Nachrichten.

Approvisionierung.

(Vorstenviehmarkt vom 24. Mai 1892.)

1. Auftrieb:

Jungschweine	4376	Stück
Fettschweine	5253	„
Summa	9629	Stück

Angekauft wurden:

für Wien	7923	Stück
für das Land	1236	„
unverkauft blieben	470	„

2. Preisbewegung:

Jungschweine	von 36	bis 45	kr.	per Kg. Lebendgewicht.
Fettschweine	„ 38·5	„ 42·5	„	

Infolge des stärkeren Auftriebes haben die Preise einen Rückgang von 1 kr. per Kilo erfahren.

(Pferdemarkt vom 24. Mai 1892.)

Zum Verkaufe wurden gebracht: 416 Pferde.

Preis: für Gebrauchspferde . . . . . 90—350 fl. per Stück,
„ Schlachtpferde . . . . . 23— 70 fl. „ „

Der Markt war infolge der auswärtigen Pferdemärkte sehr flau.

* * *

(Stechviehmarkt vom 25. Mai 1892.)

1. Auftrieb:

Kälber Waidner 2233, Kälber lebend 1307, Lämmer Waidner 716, Lämmer lebend 133, Schafe Waidner 282, Schafe lebend 2249.

2. Preisbewegung:

Kälber Waidner per Kg. . . . . von 36 bis 58 kr.
Kälber lebend . „ „ . . . . . von 34 bis 52 kr.
Lämmer Waidner „ Paar . von 4 bis 9 fl.
Lämmer lebend „ „ . „ 6 „ 11 „
Schafe Waidner „ Kg. . . . . von 30 bis 40 kr.
Schafe lebend . „ Paar . von 8 bis 22½ fl.

Auf dem Jungviehmarkte wurden gegen die Vorwoche um 38 Stück Kälber mehr zugeführt. Die Kauflust war infolge des stärkeren Feiertagsbedarfes lebhaft, daher die Preise um 3 kr. per Kilo gestiegen sind.

Auf dem Schafmarkte wurden um 935 Stück Schafe weniger aufgetrieben und sind die Preise bei reger Kauflust um 25 kr. per Paar gestiegen.

Auf dem Schlachtviehmarkte wurden am 25. d. M. 86 Stück Mast- und 110 Stück Beinlvieh aufgetrieben.

* * *

Bierpreise im Monate Mai 1892.

En gros.

Abzug, Wiener I.	10 bis 11½°	fl. 9.50 bis fl. 9.90
„ böhmisches, oberösterr. 2c. II. .	9 „ 10°	„ 9.— „ „ 9.50
Lager, Wiener	12 „ 13°	„ 13.— „ „ 14.—
Märzen, Wiener (Export)	13 „ 14½°	„ 14.— „ „ 15.—
Böhmisches nach Pilsner Art . . .	11 „ 12°	„ 15.— „ „ 16.—
Pilsner	11 „ 12°	„ 16.75 „ „ 17.50

(Diese Preise sind franco Zustellung, incl. Verzehrungssteuer, netto Cassa ohne jeden Sconto zu verstehen.)

En détail.

Abzug	12 bis 14 kr. per Liter	über die Gasse,
„	12 „ 16 „ „ „	im Locale,
Lager und Märzen	18 „ 24 „ „ „	über die Gasse,
„ „ „	20 „ 30 „ „ „	im Locale,
Böhmisches, Pilsner	26 „ 32 „ „ „	

Flaschenbier-Preise.

Abzug in Flaschen zu ½ Liter	per Liter 11 bis 14 kr.
Lager „ „ „ „ „	„ „ 18 „ 24 „
Pilsner „ „ „ „ „	„ „ 24 „ 30 „

Gewerbeangelegenheiten.

Gewerbeanmeldungen vom 19. Mai 1892.

(Fortsetzung.)

Thyam Johann — Musikalienhandel — II., Taborstraße 61.
Bruntmann Magdalena — Naturblumenhandel — VII., Neubaugasse 49.
Matejka Adalbert — Naturblumenhandel — XVIII., Währing, Hauptstraße 24 oder 29.
Schüssel (Schiesl) Josef — Parfumerie- und Kurzwaren-Verschleiß — XII., Simmering, Hauptstraße 56.
Frey-Trauer Barbara Marie — Pfaidlergewerbe — XVIII., Währing, Johannesgasse 47.
Rosenfeld Sigmund — Schilder- und Schriftenmalerei — I., Wipplingerstraße 29.
Brandstein Jakob und Herzler Samuel — Schuhmacher — VII., Westbahnstraße 35.
Maier Francisca — Handel mit Singvögeln — VII., Schottenfeldg. 95.
Grünfeld Moriz — Krystallisierung von Soda — II., Kaiser Josefstraße 13.
Ferrighi Augusto, Dr. — Verabreichung von Speisen, Ausschank von Bier, Wein und Liqueuren — II., k. k. Prater, Ausstellungspark.
Kornfeld Karl Emanuel — Spirituosen-Verschleiß — V., Reinprechtsdorferstraße 57.
Duse Eleonora — Theatralische Vorstellungen — II., Carltheater.
Machatschek Josef — Tischlergewerbe — IX., Nussdorferstraße 25.
Mayer Josef — Vermittlung von Versicherungsverträgen — VII., Siebensterngasse 46.
Senkir Agnes — Handel mit Victualien und Blumen — XVIII., Währing, Martinsstraße 88.
Halpern Leib — Viehhandel — III., Central-Viehmarkt.
Wolfenberger Anna — Wirtin — II., k. k. Prater, Ausstellungsstr. 163.
Wolfenberger Anna — Wirtin — II., Kronprinz Rudolfstraße 54.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 20. Mai 1892.

Blöch Rosalia — Brantwein- und Theeschank — II., Taborstraße.
Prohaska Ignaz — Buschenschänke und Restauration — II., k. k. Prater, Ausstellungsraum.
Lasnowsky Marie — Feigenkaffee-Erzeugung — XII., Ober-Meidling, Grünberggasse 14.
Pfisterer Johann — Feinputzer — XII., Unter-Meidling, Rosaliagasse 1.
Hauer Eleonore — Fleisch- und Selchwaren-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Marktstand in der Brunnengasse.
Scholz Eduard — Fotografengewerbe — XIII., Penzing, Parkgasse 56.
Matauschek Ernestine — Gasthausgewerbe — XVI., Ottakring, Rosenhügelstraße 2.
Muck Adam — Gasthauspacht — XVI., Ottakring, Hauptstraße 202.
Schierl Johann — Gasthausgewerbe — XVI., Ottakring, Hauptstraße 202.
Beran Anton — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Grillparzergasse 21.
Gabriel Ferdinand — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Schmidgasse 8.
Gausterer Marie — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Hauptstraße 25.
Nowotny Josefa — Gemischtwaren-Verschleiß — XIII., Penzing, Parkgasse 38.
Hartmann Josef — Kleidermachergewerbe — XII., Gaudenzdorf, Feldgasse 7.
Merinsky Anna — Damenkleidermacherin — VI., Gumpendorferstraße 37.
Buranić Bartholomäus — Kleinfuhrwerksgewerbe — XVI., Ottakring, Rosenhügelstraße 2.
Dorner Engelbert — Kleinfuhrmann — V., Vor der Matzleinsdorferlinie.
Schachinger Marie — Kostgebung — V., Grohgasse 1.
Trebitsch Moses Löb, recte Moriz — Lederausschnitt und Verschleiß von Schuhmacherzugehör — XII., Gaudenzdorf, Schönbrunner Hauptstraße 57.
Adler Karl — Manufacturwaren-Verschleiß — IX., Pramergasse 3.
Adler Samuel — Manufacturwaren-Verschleiß — IX., Seegasse 15.
Hönigsberg Anton — Manufacturwaren-Verschleiß — IX., D'Orsaygg. 7.
Schieder Veronika — Marktfahrergewerbe — XV., Fünfhaus, Sperrgasse 14.
Blumentritt Josef — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse, Marktstand.
Geitner Anna — Marktvictualienhandel — XIV., Rudolfsheim, Marktgasse vor dem Hause Nr. 19.
Krause Josef — Mehl-Verschleiß — III., Parkgasse 9.
Wöppel Anna — Mehl- und Gries-Verschleiß — III., Leonhardtgasse 7.
Menzel Bertha — Milch-Verschleiß — VI., Magdalenenstraße 66.
Pollak Rosa — Möbel-Verschleiß — VII., Schottenfeldgasse 76.
Werkstadt Franz — Musikergewerbe — XIX., Ober-Döbling, Pantzergasse 18.
Majzell Katharina — Hausieren mit Obst — II., Gerhardusgasse 26.
Okrukey Georg — Feilbieten von Obst und Grünwaren — XVII., Hernals, Gürtelstraße 11.
Stuka Anna — Feilbieten von Obst und Grünwaren — XVII., Hernals, Karlsgasse 10.
Zelko Georg — Feilbieten von Obst und Grünwaren — XVII., Hernals, Josefigasse 13.
Lutz Francisca — Perlmutterdrechslergewerbe — XVII., Hernals, Rokitanskygasse 45.
Dohnal Josef — Schuhmachergewerbe — XVI., Ottakring, Hyrtlgasse 12.
Skala Anastasia — Schuhmachergewerbe — XVI., Ottakring, Wichtlg. 12.
Reimann Johann — Verschleiß von Schmucksachen mit böhmischen Granaten — I., Graben, Palais Equitable.

Böhm Karl — Sodawasser-Verschleiß — XIX., Unter-Döbling, Peregrinigasse 17.
Joachimsthaler Wenzel — Tischlergewerbe — XII., Unter-Meidling, Waltergasse 6.
Horowitz Salomon — Wein-Verschleiß — I., Schönlaterngasse 6.
Kohn Hermann — Zimmermaler — II., Obere Donaustraße 63.
Schwägerl Katharina — Zuckerbäckerwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Alsbachstraße 12.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 21. Mai 1892.

Schlechtitzki Johann — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — XVIII., Währing, Schulgasse 29.
Stark Leopold — Verschleiß von Brennholz, Kohlen und Coaks — VII., Zollergasse 2.
Stastny Johann — Eis-Verschleiß — XIII., Baumgarten, Hauptstraße 7.
Halle von Simon — Erzeugung von künstlichem Fischbein — XI., Simmering, Am Canal 37.
Binder Johann — Fleisch- und Selchwaren-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Burggasse 48.
Gayer Karl — Fleischselchergewerbe — XVIII., Währing, Herrengasse 24.
Gerschbauer Josefine — Fragnergewerbe — VI., Bergsteiggasse 6.
Rausch Johann — Friseur und Rasseur — V., Griesgasse 4.
Schäfer Anton — Friseur und Rasseur — XIV., Sechshaus, Hauptstraße 85.
Hofer Ferdinand — Gast- und Schankgewerbe — XV., Fünfhaus, Clementinengasse 15.
Kammel Ritter von Hardegger Karl — Gastwirtsgewerbe — I., Ballg. 6.
Lorenz Franz — Gastwirtsgewerbe — IV., Heumühlgasse 14.
Pitka Franz — Gastwirt — II., Wallensteinstraße 21.
Weinrother Franz — Gastwirt — XIII., Lainz, Hauptstraße 22.
Eggenhofer Josef — Gemischtwaren-Verschleiß — V., Hundsthurmerstraße 46.
Kittner Wilhelmine — Gemischtwaren-Verschleiß — VII., Kaiserstraße 70.
Kroupa Ernst — Gemischtwaren-Verschleiß — VII., Kaiserstraße 33.
Ludwig Elise — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Magdalenenstraße 46.
Marrhold Karl — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Josefigasse 18. (Das Weitere folgt.)

G.-Z. 40326.
IV.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Buchdrucker- und Buchbinderarbeiten für den Haupt-Rechnungsabschluss der Stadt Wien,** betreffend das Jahr 1891, und für den Hauptvoranschlag, betreffend das Jahr 1893, sowie für die Erläuterungen der städtischen Buchhaltung hiezu und das Abstimmungs-Protokoll hierüber, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am Dienstag den 7. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Silberbauer im neuen Rathhause (6. Stiege, I. Stock)**, eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die bezüglichen Musterbände und Bedingnisse ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht mit dem vorgeschriebenen Vadium versehene Offerte wird keine Rücksicht genommen. Ebenso finden jene Offerte keine Berücksichtigung, welche von nicht gewerbebehördlich Berechtigten überreicht werden.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 87358
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung der **Erd- und Baumeisterarbeiten für die Verlängerung des Haupt-Unrathscanales der Fichtegasse** im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2113 fl. 60 kr. und 500 fl. Pauschale, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 30. Mai 1892, präcise 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 16. Mai 1892. 3—3

G.-Z. 85840
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung 1. der Arbeiten für die **Herstellung eines Holzstöckelpflasters** in der Strauchgasse im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 6417 fl. 23 kr.; ferner 2. der bezüglichen **Erd- und Steinpflasterungsarbeiten** im veranschlagten Kostenbetrage von 1058 fl. 67 kr.; endlich 3. der Arbeiten für die **Herstellung der Trottoirs mit Asphalte coulé** im veranschlagten Kostenbetrage von 1367 fl. wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 31. Mai d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl, im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städt. Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 18. Mai 1892. 2—2

Prot.-Nr. 90242.
V. 1262.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten für die Verlängerung des Haupt-Unrathscanales in der Seidengasse und die Erbauung von Zweigcanälen** in der noch unbenannten Seitengasse zwischen der Gürtel- und Kaiserstraße im VII. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2668 fl. 13 kr. und 300 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 2. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen allgemeinen und speciellen Bedingnisse im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 22. Mai 1892. 2—3

G.-Z. 12182
VII.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Sicherstellung der Lieferung von circa 14.720 m Baumwollstoff, ferner von circa 4800 m 76 cm breitem, blauroth gestreiften Gradl und von circa 2800 m 112 cm breitem, blauroth gestreiften Gradl zur Anfertigung der Badewäsche für die städtischen Volksbäder im II., VI., VIII. und IX. Bezirke, sowie wegen Anfertigung der Badewäsche wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am **Dienstag den 31. Mai d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Stadler im neuen Rathhause (7. Stiege, Mezzanin)** eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Kostenanschläge und die Bedingnisse im Stadtbauamte oder in der Marktcommissariats-Expositur, I., am Hof 9, während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte sind Muster der offerierten Stoffe sowie das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen. Auch finden nur Offerte von gewerbebehördlich berechtigten Geschäftsleuten Berücksichtigung.

Die Einhaltung der Bedingnisse wird seitens der Organe strenge überwacht werden.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 14. Mai 1892. 2—2

G.-Z. 85459
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung der Arbeiten für die Herstellung eines **Asphalt- oder eines Holzstöckelpflasters in der Bognergasse im I. Bezirke** im veranschlagten Kostenbetrage von 6023 fl. 55 kr. wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 1. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen, und mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 18. Mai 1892. 2—2

G.-Z. 85839

V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung der Arbeiten für die Herstellung eines **Holzstöckelpflasters** in der Fahrbahn auf dem Lobkowitzplatze im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 5378 fl. 93 kr. wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 31. Mai d. J., präcise um 11 Uhr vormittags**, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine **öffentliche schriftliche Offertverhandlung** abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 18. Mai 1892. 2—2

Z. 97998

V.

Kundmachung.

(Varianten-Project der Theilstrecke „Westbahnhof-Südbahn" der Wiener Stadtbahn [Gürtellinie]).

Zufolge Erlasses der hohen k. k. nied.-österr. Statthalterei vom 17. Mai 1892, Z. 31367, hat der Herr Handelsminister mit dem Erlasse vom 15. Mai 1892, Z. 1505, die Einbeziehung des generellen Variantenprojectes der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen für die Theilstrecke „Westbahnhof-Südbahn" der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in die Tracenrevision hinsichtlich dieser Stadtbahnlinie angeordnet.

Dieses Project weicht insbesondere in Bezug auf die Anlage der Haltestelle beim Westbahnhofe, ferner auf die Tracenführung nächst der Mariahilferlinie, bei der Wienflussübersetzung und bei Matzleinsdorf—Meidling von dem Projecte ab, welches in der Zeit vom 6. bis einschließlich 13. d. M. zur Einsichtnahme aufgelegen ist.

Gemäß § 3 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, **liegt das obenerwähnte generelle Variantenproject vom 20. bis einschließlich 27. d. M.** während der gewöhnlichen Amtsstunden von 8 bis 2 Uhr im Rathhause, Stiege 7, 1. Stock im Sectionszimmer Nr. 2 des Gemeinderathes zu jedermanns Einsicht auf und werden allfällige Bemerkungen vom Wiener Magistrate im Magistrats-Departement V entgegengenommen werden.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 18. Mai 1892. 3—3

Inhalt.

Gemeinderath: Seite

Sitzungen des Gemeinderathes 1259

Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes vom 23. Mai 1892.

Inhalt:

Mittheilungen des Vorsitzenden:

1. Beurlaubung des Gem.-Rathes Erndt 1259
2. Ebenso des Gem.-Rathes Grünbeck 1259
3. Entschuldigung des Gem.-Rathes Kreindl wegen Fernbleibens 1259
4. Spende des Herrn Hirschler für die Armen 1259
5. Beantwortung der Interpellation des Gem.-Rathes Matzenauer, betreffend die Abplankung des Mölkersteiges im I. Bezirke . . . 1259

Einlauf:

6. Einladung seitens der Organisations-Commission zum V. internationalen Binnenschiffahrts-Congress in Paris. 1259

Interpellation:

7. Gem.-Rath Grünbeck, betreffend Beschleunigung des Schulhausbaues Hernals, Schmerlinggasse 1259

Referat:

8. Gem.-Rath Wurm, betreffend die Projecte der Wiener Stadtbahn 1260

Stadtrath:

Sitzungen des Stadtrathes 1290

Allgemeine Nachrichten:

Approvisionierung:

Borstenviehmarkt vom 24. Mai 1892 1290
Pferdemarkt vom 24. Mai 1892 1291
Stechviehmarkt vom 25. Mai 1892 1291
Bierpreise im Monate Mai 1892 1291

Gewerbeangelegenheiten:

Gewerbeanmeldungen . . . . . 1291—1292

Kundmachungen . . . . . 1292—1294

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.

Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.

Inseraten-Annahme bei Otto Maaß (Haasenstein & Vogler), Wien, I., Wallfischgasse 10.